Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der
Hohen Philosophischen Fakultät
der Königlichen Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Walter Geisler.

Halle a. d. Saale.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig
1918.

K

Referent: Professor Dr. Otto Schlüter.

Die Arbeit erscheint auch in den „Schriften der Stadt Danzig“, herausgegeben vom Magistrat der Stadt Danzig (Verlag von A. W. Kafemann) Heft 3 unter dem Titel: „Die Großstadtsiedlung Danzig“.

Frau Maria Rebitzki
in dankbarer Verehrung
gewidmet.

Inhaltsübersicht.

Benutzte Literatur.

Bädeker, G., Chronologische Notizen aus der Baugeschichte der wesentlichen Danziger Bauwerke. Danzig 1879.

Bär, Entwicklung des Territoriums der Stadt Danzig und ihres kommunalen Verwaltungsgebietes. Zeitschrift für westpreußische Geschichte, Heft 49.

Bindemann, H., Die Abzweigung der Nogat von der Weichsel. Abhandlungen zur Landeskunde Westpreußens, XII. Danzig 1903.

— Die Veränderungen der Mündungsarme der Weichsel. Verhandlungen des 15. Deutschen Geographentages. Danzig 1905.

— „Die Weichsel", Beiträge zur Landeskunde Westpreußens, Festschrift zum 15. Deutschen Geographentage. Danzig 1905.

Blech, E., Das älteste Danzig. Gedanensia, Beiträge zur Geschichte Danzigs, 7. Band. Danzig 1903.

Bonk, H., Die Städte und Burgen in Altpreußen und ihre Beziehung zur Bodengestalt, Altpr. Monatsschr. 1895, Heft 1/2.

Braun, Fr., Beiträge zur Landeskunde des nordöstlichen Deutschlands. Heft 1b: Der Nordostabhang Pommerellens. Danzig 1898.
Heft 2: Die deutschen Weichselufer, Landschaftl. Schilderungen, Danzig 1905.

— Landeskunde der Provinz Westpreußen. Sammlung Göschen. 570. Band. Leipzig 1912.

Curicke, R., Beschreibung der Stadt Danzig. Amsterdam. Fol. 1687.

/ Dähne, R., Die Beischläge in Danzig. Denkmalpflege 12. Jahrgang, 1910, Nr. 12 und 13, S. 90—94.

Dann, Topographie von Danzig in physischer und medizinischer Hinsicht. Berlin 1835.

Danzig. Danzig in naturwiss.-mediz. Beziehung. Gewidm. den Mitgliedern und Teilnehmern der 53. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte. Danzig 1880. Daraus besonders: Volkel, O., Zur Geographie Westpreußens. Strehlke und Kayser, Beiträge zur Meteorologie und Klimatologie. Kisow, Die geologischen Verhältnisse der Umgebung Danzigs.

— mit besonderer Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse, gewidmet den Teilnehmern an dem wissenschaftlichen Ausflug VI. des 7. Internationalen Geographen-Kongresses, Berlin 1899. Danzig 1899.

— Die Stadt Danzig, ihre geschichtliche Entwicklung und ihre öffentlichen Einrichtungen. Herausgeber im Auftrage des Magistrats. Danzig 1904. Hieraus besonders: von Bockelmann, Geographie. O. Zeise, Geologie. M. Momber, Meteorologie. Bertling und Damus, Geschichte Danzigs. Fehlhaber, Bauten.

— und seine Bauten. Herausgegeben vom Westpreußischen Architekten- und Ingenieurverein zu Danzig. Berlin 1908.

— Monographien deutscher Städte. Bd. 6. Herausgegeben von Erwin Stein, Oldenburg 1914.

Duisburg, S., Versuch einer historisch-topographischen Beschreibung der freien Stadt Danzig 1809.

Fritz, J., Deutsche Stadtanlagen, Programm. Straßburg i. E. 1894.

Eberstadt, R., Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1909.

Gralath, Geschichte Danzigs, 3 Bde. Königsberg 1789.

Griesebach, Danzig, Stätten der Kultur. Bd. VI. Leipzig 1908.

Hahn, F. G., Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestalt. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 1, Heft 3, 1885.

— Bemerkungen über einige Aufgaben der Verkehrsgeographie und Staatenkunde. Zeitschr. für wiss. Geographie. Bd. 5. 1885. S. 114—116, 237—249, 340—348.

Hanslik, E., Biala, eine deutsche Stadt in Galizien. Wien 1909.

Hassert, K., Die Städte, geographisch betrachtet. Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 163. Leipzig 1907.

Hettner, Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geogr. Zeitschrift. Bd. 1. 1885. S. 361 ff.

— Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschrift. Bd. 8. 1902. S. 92 ff.

Hirsch, A. Über die geographische Lage und Entwicklung Danzigs. Eine siedlungsgeographische Studie. Diss. Königsberg 1912.

Jentsch, A.. Die geologische Erforschung des norddeutschen Flachlandes, insbesondere Ost- und Westpreußens in den Jahren 1878—1880. Schriften der Physikalisch-ökonomischen Gesellschaft zu Königsberg. XXI. 1880. Königsberg 1881.

— Über die neueren Fortschritte der Geologie Westpreußens. Schriften der naturforschenden Gesellschaft. VII, 1. Danzig 1888.

Kohl, I. G., Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden 1841.

Köhler. Geschichte der Festungen Danzig u. Weichselmünde. 2 Bde. Breslau 1893.

Krause, G. C. A., Der Dünenbau auf den Ostseeküsten Westpreußens. Berlin 1850.

Licht, Die unteren Weichselniederungen und ihre Eisgangsgefahren. Danzig 1877.

Lierau, Der Dünendurchbruch bei Neufähr im Jahre 1840 und die Entwicklung der neuen Weichselmündung bei Neufähr von 1840—1890. Zeitschr. für Bauwesen. Jahrg. 1892.

Lissauer, A., Die prähistorischen Denkmäler der Provinz Westpreußen. Leipzig 1887.

— Die prähistorische Karte der Provinz Westpreußen und der angrenzenden Gebiete. Leipzig 1887. Maßstab 1 : 300 000.

— Altertümer der Bronzezeit in der Provinz Westpreußen und den angrenzenden Gebieten. Abhandlungen zur Landeskunde Westpreußens.

— u. Conventz, Das Weichsel-Nogat-Delta. Schriften der naturforschenden Gesellschaft. Danzig 1886.

Löschin, G., Danzig und seine Umgebungen. Danzig 1853.

Menge, Geognostische Bemerkungen über die Umgebung von Danzig. Danzig 1850.

Münsterberg, O., Die Bodenpolitik Danzigs. 1911.

Ratzel, F., Anthropogeographie. Stuttgart 1891.

— Politische Geographie. München 1903.

Reinhardt, R., Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 13, Heft 6. Stuttgart 1901.
— Siedlungsgeographische Bemerkungen über die großen Seestädte (besonders Bremen). Deutsche geographische Blätter. Bremen 26. 1903.
Schlüter, O., Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr. Bd. 5, 1899, S. 65 ff.
— Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, XXXIV, S. 446 ff. Berlin 1899.
Segelhandbuch für die Ostsee. Berlin 1891.
Simson, P., Geschichte der Stadt Danzig. 4 Bde. 1903—1918.
— Die Entwicklung der räumlichen Ausbreitung Danzigs. Die Denkmalpflege. Heft 12. 1910.
Sitte, C., Der Städtebau. Wien 1909.
Sonntag, P., Strandverschiebungen und alte Küstenlinien an der Weichselmündung bei Danzig. Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins, Heft 50. Danzig 1908.
— Geologischer Führer durch die Danziger Gegend. Danzig 1910.
Stephan, W., Die Straßennamen Danzigs. Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens. Bd. 7. Danzig 1911.
Strehlke, Fr., Aus der Umgegend von Danzig. II. Bemerkungen zu den Flußgebieten der Mottlau und Radaune. Programm der Realschule zu St. Petri und Pauli. Danzig 1862. — Nachträge zum vorjährigen Programm. 1863.
Stübben, Handbuch der Architektur. 9. Halbband: Der Städtebau. Darmstadt 1890.
Westpreußen. Beiträge zur Landeskunde Westpreußens. Festschrift zum 15. deutschen Geographentag in Danzig. 1905. Daraus besonders: Bindemann, Die Weichsel. Zeise und Wolff, Der Boden Westpreußens.

Quellen:

Die statistischen Jahresberichte der Stadt Danzig, herausgegeben von Dr. A. Grünspan 1911, 1912, 1913.

Für die Berechnung der Tabellen im Anhang haben die Einwohnerzahlen für die einzelnen Straßen vom Jahre 1914 — als dem letzten normalen Jahre — als Grundlage gedient. Die Zahl der bewohnten Häuser sowie die der Geschäftshäuser und Speicher ist aus dem Adreßbuch ermittelt worden.

Das Kartenmaterial über Danzig konnte auf dem Städtischen Vermessungsamte eingesehen werden; von dort ist auch die Grundrißzeichnung der Isohypsenkarte und der Karte der Innenstadt 1 : 10 000 entnommen.

Reinhard, R., Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. Bd. 13, Heft 6, Stuttgart 1901.
—, Siedlungsgeographische Bemerkungen über die großen Seestädte (besonders Bremen). Deutsche geographische Blätter, Bremen 26, 1903.
Schlüter, O., Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr. Bd. 5, 1899, S. 65 ff.
—, Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. XXXIV. S. 446 ff. Berlin 1899.
Segelhandbuch für die Ostsee. Berlin 1891.
Simson, P., Geschichte der Stadt Danzig. 3 Bde. 1903—1918.
—, Die Entwicklung der räumlichen Ausdehnung Danzigs. Die Denkmalpflege. Heft 12. 1910.
Sitte, C., Der Städtebau. Wien 1909.
Sonntag, P., Strandverschiebungen und alte Küstenlinien an der Weichselmündung bei Danzig. Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins. Heft 50. Danzig 1908.
—, Geologischer Führer durch die Danziger Gegend. Danzig 1920.
Stephan, W., Die Straßennamen Danzigs. Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens. Bd. 9. Danzig 1911.
Strehlke, Fr., Aus der Umgegend von Danzig. II. Bemerkungen zu den Flußgebieten der Mottlau und Radaune. Programm der Realschule zu St. Petri und Pauli. Danzig 1863. — Nachträge zum vorjährigen Programm. 1864.
Stübben, Handbuch der Architektur. 9. Halbband. Der Städtebau. Darmstadt 1890.
Westpreußen. Beiträge zur Landeskunde Westpreußens. Festschrift zum 15. deutschen Geographentag in Danzig. 1905. Daraus besonders: Bludau, A., Die Weichsel; Zeise und Wolff, Der Boden Westpreußens.

Quellen

Die statistischen Jahresberichte der Stadt Danzig, herausgegeben von Dr. W. Grünspan. 1911, 1912, 1913.

Für die Berechnung der Tabellen im Anhang haben die Einwohnerzahlen für die einzelnen Straßen vom Jahre 1914 — als dem letzten normalen Jahre — als Grundlage gedient. Die Zahl der bewohnten Häuser sowie die der Geschäftshäuser und Speicher ist aus dem Adreßbuch ermittelt worden.

Das Kartenmaterial über Danzig konnte auf dem Städtischen Vermessungsamte eingesehen werden; von dort stammt die Grundrißzeichnung der Höhenschichtkarte und der Karte der Innenstadt 1 : 10 000 entnommen.

Kapitel I.

Die Problemstellung.

Das Stadtgebiet Danzig bietet für eine siedlungsgeographische Einzeluntersuchung interessante Verhältnisse; denn in vieler Hinsicht zeigt diese städtische Siedlung Besonderheiten, die durch ihre Lage und Bedeutung als See- und Industriestadt bedingt sind, und was auf den ersten Blick willkürlich und ungeordnet erscheint, stellt sich bei näherer Untersuchung nach Entwickelung und geographischen Bedingungen als wohlbegründet heraus.

Ehe wir jedoch in die Untersuchung selbst eintreten, wollen wir uns zunächst auf die allgemeinen Richtlinien festlegen, da gerade hier die Gefahr einer Zersplitterung nahe liegt. Denn viele Zweige der Wissenschaft, besonders die der Volkswirtschaftslehre und des Städtebaus, beschäftigen sich mit diesem Probleme. Das besondere Interesse des Geographen ist nun auf die räumliche Verteilung und die Ursachen dieser Verteilung gerichtet. Noch einen Schritt weiter geht der Anthropogeograph, der ergründen will, wie der Mensch die Landschaft beeinflußt und wie er selbst durch die Landschaft beeinflußt wird.

Es liegt auf der Hand, daß diese Fragen besonders für das Stadtproblem von Bedeutung sind, wo sich alles in schnellem Wechsel befindet, alles im Werden und Vergehen begriffen ist. Welche Aufgabe hat daher eine siedlungsgeographische Studie zu lösen?

Die Frage nach der Lage der Städte zueinander und ihrem Verhältnis zum Hinterlande ist schon früher oft behandelt worden[1]) und hat für uns nur untergeordnete Bedeutung. Weniger berücksichtigt worden ist bisher die räumliche Verteilung der Siedlungselemente in einem Stadtgebiet selbst; und gerade diese Fragestellung soll im Mittelpunkte unserer Betrachtung stehen. Ich behalte mir vor, meine Stellungnahme zu den Werken, die sich bereits mit dem letzteren Probleme beschäf-

---

[1]) Von besonderer Bedeutung für vorliegende Arbeit ist F. G. Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 1. Band. 1886.

tigten[1]), in einer späteren Schrift klarzulegen, soweit dies nicht schon in dieser Untersuchung selbst geschieht, und möchte jetzt nur die wesentlichsten Gesichtspunkte, die für den Gang folgender Untersuchung maßgebend sind, anführen.

Bei der Gründung einer Siedlung hat sich der Mensch zunächst den Verhältnissen, die ihm die Natur bot, angepaßt; und den allernächsten Bedürfnissen mußten diese genügen[2]). Ein geeignetes Klima und genügendes Trinkwasser waren die ersten Voraussetzungen. Natürlich mußte daneben auch geeigneter Baugrund vorhanden sein. Will die junge Niederlassung bestehen, so muß sie genügend Schutz gegen Feinde und gegen die elementaren Ereignisse der Natur gewähren, also gegen Überschwemmungen durch Ströme und gegen Gefahren, die vom Meere durch Sturmfluten und Abspülungen drohen. Aus diesen Gründen liegen ja alle deutschen Seestädte nicht unmittelbar am Meere, sondern am Strome oder Haffe landeinwärts.

Um sich aber gegen diese Gefahren zu schützen, greift der Mensch bestimmend in die geographischen Verhältnisse ein. Der Mensch wetteifert mit der Natur, ja er meistert sie sogar. Er ist abhängig von dem Boden, auf dem er lebt, gewiß; aber er kann die dadurch gegebenen Lebensverhältnisse verbessern und kann bis zu einem gewissen Grade in die natürlichen Verhältnisse eingreifen, er kann die ihn umgebende Natur für seine Zwecke umgestalten und sich die Naturkräfte, die ihm die örtliche Lage bietet, dienstbar machen.

Sind die Wasserstraßen nicht genügend, so werden sie verbreitert; sind die Flußläufe im Wege, werden sie abgeleitet oder vollständig bedeckt; ist ein Berg im Wege, so wird er abgetragen; hindert ein Tal den Verkehr, so wird es ausgefüllt; sumpfiger Boden wird durch künstliche Austrocknung oder Aufschüttung in geeigneten Baugrund umgewandelt.

All das findet zumal da statt, wo der Wettstreit einer anderen Stadt dazu zwingt, die eigenen Siedlungsmöglichkeiten nach allen denkbaren Richtungen auszunutzen. Der Kampf wird durchgeführt, bis er mit dem Siege der besser bedachten oder besser geleiteten Stadt endet.

---

[1]) Vgl. besonders Hanslik: Biala, eine deutsche Stadt in Galizien, Wien 1909; Levainville, Rouen, Étude d'une agglomération urbaine. Paris 1913; Blanchard, Étude de geographie urbaine. Paris 1912. Kröcher, Stettin, ein Beitrag zur modernen Stadtgeographie, Diss. Greifswald 1913.

[2]) K. Hassert Die Städte geographisch betrachtet. Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 163. A. Hettner, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschr. Bd. 8. 1902. Ratzel, Anthropogeographie, Teil II. 1891. Schlüter, Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr. Bd. 5. 1898.

Zur Großstadt, zur beherrschenden Hauptstadt eines Gebietes wird sich daher nur die Stadt entwickeln, der besonders günstige geographische, wirtschaftliche und geschichtliche Bedingungen sowie eine tüchtige Leitung gegeben sind. Das Aufeinanderwirken aller dieser Kräfte ist für die Gestaltung eines Stadtbildes von entscheidender Bedeutung und muß bei seiner Betrachtung berücksichtigt werden.

Hierbei ist das Augenmerk besonders auf die Verteilung der Anlagen in der Stadt zu richten: Die Straßenzüge sind nicht zufällig so gelegt wie sie liegen; nicht der Zufall bestimmt, wo die Geschäftshäuser, wo die Fabriken und die Lagerräume angelegt sind. Wir müssen zu ergründen versuchen, warum die Bebauung in den einzelnen Wohngegenden verschieden ist, warum die Wohndichte in der Vorstadt eine andere ist als in den Quartieren der arbeitenden Bevölkerung. Bei einer solchen Betrachtung löst sich das scheinbar dem suchenden Gedanken unentwirrbare Straßenbild auf, differenziert sich, gewinnt Leben[1]).

Als wichtige Aufgabe betrachte ich es daher, eine Karte herzustellen, die uns die Gliederung des Stadtinneren zeigt. Die bebaute Fläche soll nach ihrer Verwendung als Wohn-, Geschäfts- oder Fabrikgegend gekennzeichnet werden, Areal, das als Hafenanlage oder für öffentliche Gebäude verwandt wird, muß hervorgehoben werden, so daß die einzelnen Häuserblocks nicht mehr das gleichförmige Aussehen zeigen wie auf den üblichen Stadtplänen, die die verschiedene Bewertung des Bodens höchstens ahnen lassen[2]).

Weiterhin muß die Grenze des städtischen Siedlungsgebietes gegen die ländlichen Bezirke zur Darstellung gebracht werden. Wollen wir die uns gestellte Aufgabe mit einem umfassenden Worte bezeichnen, so können wir den schon eingeführten Ausdruck „Städtegeographie" wählen; denn alle Gesichtspunkte, die für eine Landeskunde von Wert sind, also auch die physikalische Geographie, finden bei unserer Untersuchung volle Berücksichtigung.

Aus diesen einleitenden Erwägungen ergibt sich der Plan für den folgenden siedlungsgeographischen Versuch, der sich die Stadt Danzig zum Vorwurf gewählt hat.

---

[1]) Vgl. besonders O. Schlüter, Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, XXXIV. 1898, S. 65 ff.

[2]) Vgl. hierzu den Abschnitt „Der Stadtplan" in Hanslik, Biala, S. 244 ff., sowie den Kulturplan am Ende des Werkes.

Kapitel II.

Die Landschaft um Danzig.

Danzigs geographische Lage[1]) ist durch 54° 21′ Nord und 18° 41′ Ost bestimmt; sie zeigt uns, daß hier noch alle Bedingungen für eine gedeihliche Entwicklung einer Großstadtsiedlung reichlich gegeben sind, besonders da durch die Lage im Südwesten der Danziger Bucht, einem der südlichsten Teile der Ostsee, Seeklima[2]) herrscht. Störenden Einfluß haben die klimatischen Verhältnisse nur insofern, als die Eisbedeckung für längere Zeit den Hafenverkehr behindert und unterbindet, ein Umstand, der alle Ostseehäfen gegen die Seestädte der Nordsee in Nachteil setzt[3]).

Auch die Landschaft der Danziger Bucht hat sowohl nach ihrem geologischen Aufbau als auch hinsichtlich der topographischen Verhältnisse für die Entwicklung einer Großstadt günstige Vorbedingungen gegeben[4]). Danzig liegt „dort, wo Höhe, Niederung und Meer an der Mündung eines großen Stromes zusammentreffen" und zeigt naturgemäß starke Beziehungen zu diesen vier wichtigen geographischen Faktoren[5]).

Wie meistens die Seehandelsstädte, so liegt auch Danzig nicht direkt an der Mündung des Stromes, was auf das Schutzbedürfnis und auf die Rücksicht auf den Untergrund zurückzuführen ist. Die Weichsel selbst aber hat sich seit den ältesten Zeiten als der wichtigste Verkehrsweg und dadurch als größter Förderer des Danziger Handels erwiesen, so daß die Stadt von vornherein darauf bedacht war, den Strom in geregelte und sichere Bahnen zu lenken, und es hat viele Kämpfe und harte Arbeit gekostet, bis der Lauf der Weichsel in seinem Deltagebiet festgelegt war[6]). Das Weichseldelta beginnt an der Montauer Spitze, wo sich der Strom in zwei Hauptarme, die Weichsel und die Nogat, teilt. Die Verzweigung ist in den Jahren 1847—1853 um 4 km weiter stromabwärts verlegt

---

[1]) A. v. Bockelmann, Abschnitt Geographie: „Die Stadt Danzig", S. 5 ff.

[2]) Über die klimatischen Verhältnisse vgl. A. Momber, Meteorologie: „Die Stadt Danzig", S. 36 ff.

[3]) A. Hirsch, Über die geographische Lage und Entwicklung Danzigs. Diss. Königsberg 1912. S. 39 ff.

[4]) Vgl. auch Fritz Braun, Landeskunde der Provinz Westpreußen. Sammlung Göschen. 1912.

[5]) Für diese Fragen kommt besonders die Dissertation von Hirsch in Betracht, der neben dem Aufsatze von A. v. Bockelmann die Angaben in den nächsten Abschnitten entnommen sind.

[6]) Hirsch, a. a. O., S. 12 ff. H. Bindemann, Die Weichsel, Beiträge zur Landeskunde Westpreußens.

worden, wodurch der Nogat Wasser entzogen worden ist, und der oft mit Erbitterung geführte Streit zwischen Danzig und Elbing um das Fahrwasser ist nun endlich in neuester Zeit durch die Kanalisierung der Nogat gegenstandslos geworden.



Am Danziger Haupt teilt sich die Weichsel abermals, und zwar in die Danziger und die Elbinger Weichsel. Die Elbinger Weichsel, die in zahlreichen Armen in das Frische Haff mündet, war in älteren Zeiten höchstwahrscheinlich der bedeutendste von allen noch heute vorhandenen Mündungsarmen, während bis zum Jahre 1371 an Stelle der Danziger Weichsel höchstens kleine Wasserläufe vorhanden waren, die vielleicht bei Hochwasser mit dem Strom in Verbindung standen. Dann aber ist die Weichsel nach Westen durchgebrochen und hat ihre Wassermassen in der Hauptsache endgültig nach dort gelenkt, und im vier-

zehnten Jahrhundert befand sich die Mündung dieser neuen Danziger Weichsel etwas westlich von der jetzigen Festung Weichselmünde.

Nach und nach versandete diese Mündung durch die mitgeführten Sinkstoffe und den Sand, den das Meer an das Ufer trieb. So entstand im Laufe der Zeit eine der Mündung vorgelagerte Insel, die Westerplatte, die in der Zeit von 1620 bis 1840 entstanden sein muß, denn erst eine Karte aus dem Jahre 1682 zeigt das Auftreten von Sandbänken an ihrer jetzigen Stelle. Die Insel wurde durch eine schmale Rinne, die sich in nordwestlicher Richtung vom Hauptstrom abzweigte, von dem Festlande getrennt, und da nun die Hauptmündung immer mehr versandete, wurde diese Rinne zu einer neuen Mündung ausgebaggert. Man nannte diese neue Einfahrt das „Neue Fahrwasser" oder auch die Westerfahrt.

Inzwischen war ein für die Entwicklung der Danziger Wasserverhältnisse entscheidendes Ereignis eingetreten: der Durchbruch der Danziger Weichsel bei Plehnendorf in der Nacht vom 1. zum 2. Februar 1840. Es entstand die neue Mündung Neufähr. Damit hörte zwar der Zustrom von Sinkstoffen nach Danzig völlig auf, und das Meer konnte seine zerstörende Tätigkeit an der Westerplatte ungehindert beginnen; aber Danzig tauschte als überwiegende Vorteile ein, daß Versandungs- und Hochwassergefahr beseitigt waren. Danzig erhielt in der neuen nunmehr „toten" Weichsel einen ruhigen Binnenhafen, der sich, zumal in seinen oberen Teilen, vorzüglich für die Zwecke der Holzflößerei eignet.

Wesentlich verändert und verbessert haben sich die Stromverhältnisse noch in neuester Zeit durch den 7,5 km langen Weichseldurchstich zwischen Schievenhorst und Nickelswalde, der in den Jahren 1890 bis 1895 ausgeführt wurde. Dadurch ist eine bessere Regulierung der Danziger Weichsel erreicht worden. Hochwasser und Eismassen werden auf dem kürzesten Wege ins Meer abgeleitet, während die Danziger Weichsel durch Schleusen gegen ihren Zutritt geschützt werden kann.

Für die Entwicklung Danzigs sind neben der Weichsel zwei ihrer Nebenflüsse von großer Bedeutung, die Mottlau und die Radaune, die in ihrem Charakter vollkommen verschieden sind und gerade wegen ihrer Verschiedenheiten der Stadt großen Vorteil brachten. Sie führen uns zugleich in die beiden Landschaften der Danziger Bucht, in Niederung und Höhe.

Die Mottlau fließt träge dahin; sie ist ein Fluß der Niederung, die sie an ihrem Oberlauf etwas nördlich von Dirschau betritt, um im Stadtgebiet in die heutige Tote Weichsel zu münden. Die trüben Wasser wälzen sich in unsicherem Bette dahin und haben früher eine gut zu verteidigende Grenze gebildet, während ihn die große Tiefe zum Hafen geeignet machte.

Aber das so nötige Trinkwasser konnten die Danziger der Mottlau nicht entnehmen. Das bot ihr größter Nebenfluß dar, die Radaune. Sie entspringt auf dem höchsten Teile Pommerellens, der sogenannten kassubischen Schweiz. Auf ihrem kurzen Laufe hat sie ein starkes Gefälle, das zum Antrieb von Mühlen verwandt werden konnte. Gleich in der ersten Zeit der Herrschaft des Ordens, im Jahre 1348, wurde denn auch die Radaune, deren Mündung ungefähr 6 km südlich der Stadt lag, vom Dorfe Gischkau ab nach Danzig geleitet[1]).

Das landschaftliche Bild von Danzig wird hauptsächlich durch die beiden jüngsten geologischen Formationen, das Diluvium und das Alluvium, bestimmt[2]). Der Eiszeit verdankt die Danziger Höhe ihre Entstehung, und das Schwemmland des Stromgebietes der Weichsel bildet die Danziger Niederung.

Das Danziger Hochland, dessen Kern das in bescheidenem Maße auch anstehende Miocän bildet, zeigt uns überall das Aussehen einer typischen Moränenlandschaft von meist mageren, unebenen Sandflächen, die nur am Rande eine dichtere Besiedlung ermöglicht haben. Landschaftlich von hohem Reize sind aber die tiefen Erosionstäler, die den Abhang zum Meere und zur Niederung reich zergliedern. Die Hänge sind dank ausgedehnter Forstkultur schöne Wälder, und die Talsohlen sind meist mit Torf und Moorerde bedeckt, deren wasserdichte Sohle durch Tonmergel des unteren Diluvium, stellenweise auch durch Tertiär, gebildet sind. Das reichliche Grundwasser, das in den Talgründen und Quellen austritt, wird in Fangbrunnen gesammelt und dient zur Wasserversorgung. Das ergiebigste Quellgebiet ist das von Prangenau in der Nähe des Radaunetales, das der Danziger Hauptleitung täglich rund 10 000 cbm liefert[3]).

Das Land ist nicht gerade reich an Bodenschätzen, deren Ausbeute für Danzigs Aufschwung von Einfluß hätten sein können. Immerhin finden sich in nächster Nähe Danzigs viele Ziegeleien, die ihr Material aus oligocänen Schollen gewinnen. Am bedeutendsten und praktisch wichtigsten sind die Vorkommen von Schüddelkau und Nenkau 7 km westlich von Danzig[4]). Daneben sind auch die Ziegeleigruben des vierten Pelonkener Hofes, ferner des Gutes Koliebken und besonders die Gruben der Goeldelschen Ziegelei in Zoppot zu nennen, in denen unter-

[1]) P. Simson, Geschichte der Stadt Danzig. I. Band, 1903.

[2]) O. Zeise, Abschnitt Geologie: „Die Stadt Danzig", S. 24 ff. O. Zeise und W. Wolff, Der Boden Westpreußens. Beiträge zur Landeskunde Westpreußens, S. 91 ff.

[3]) W. Wolff, Beiträge zur Landeskunde, S. 109.

[4]) O. Zeise, Beiträge zur Landeskunde, S. 97.

diluvialer Ton gegraben wird[1]). Die Ziegelei Hardtmann an der Halben Allee liegt der Stadt am nächsten.

Miocäne Braunkohlen kommen in der sogenannten Braunkohlenschlucht bei Brentau und nördlich vom Gutshof Müggau vor[2]). An der Steilküste zwischen Rixhöft und Chlapau wurde früher die Braunkohle sogar bergmännisch gewonnen[3]). Außerdem liefern die Unteren Sande und Grande, die die mächtigsten diluvialen Bildungen der Danziger Höhe ausmachen, reichliches Material für die vielen Kiesgruben, von denen die bei Zigankenberg dicht vor den Toren Danzigs liegt.

Manche Oligocänschichten der Danziger Gegend führen auch Bernstein und haben somit eine Ähnlichkeit mit dem samländischen Tertiär. So wurde ehemals bei Klein Kleschkau und Rosenberg (zwischen Danzig und Dirschau) ziemlich viel Bernstein aus dem feinen, glimmerhaltigen Grünsand gegraben. Auch bei Klempin sowie bei Goschin und im Bankauer Walde (südlich von Nenkau) ist im vorigen Jahrhundert mit Erfolg nach Bernstein gegraben[4]).

Einen ganz anderen Charakter hat nun die Weichselniederung. Zwar erstreckt sich auch hier das Diluvium in einer Mächtigkeit von selten weniger als 60—70 m wellenförmig über das ganze Gebiet, ist aber überall von alluvialen Bildungen bedeckt. Hier haben wir überall fruchtbaren Schlickboden in tonförmiger Ausbildung, der nach den Höhenrändern zu mehr und mehr sandigen, besonders aber humosen Bildungen Platz macht. Die Mächtigkeit des Alluviums nimmt also nach der Mitte der Niederung hin zu, wo es bei Schönrohr die größte bisher bekannte Mächtigkeit von 30 m erreicht[5]).

Die Senkung des Werders[6]) ist nicht tektonischen Ursprungs, sondern sie verdankt ihre Entstehung der Erosionswirkung; denn die in dem Weichseldelta erbohrte Kreideformation setzt sich in demselben Niveau unter der Danziger Hochfläche fort, zeigt also keinerlei Senkung oder Verwerfung. Durch das vorrückende Inlandeis wurde die Einsenkung zunächst weiter vertieft, dann aber wieder mit dem eigenen Schutte aufgefüllt, der in der großen Abschmelzperiode dann wieder verwaschen wurde. So fehlt der Niederung hauptsächlich das Miocän.

Die Sinkstoffe der Weichsel haben endlich der Landschaft das heutige Gepräge gegeben, und noch jetzt sind sie an der Arbeit, das Bild immer

---

[1]) O. Zeise, „Die Stadt Danzig“, S. 29. Wolff, Beiträge zur Landeskunde, S. 108.
[2]) O. Zeise, „Die Stadt Danzig“, S. 31.
[3]) O. Zeise, Beiträge zur Landeskunde, S. 103.
[4]) O. Zeise, Beiträge zur Landeskunde, S. 99.
[5]) O. Zeise, „Die Stadt Danzig“, S. 25 ff.
[6]) W. Wolff, Beiträge zur Landeskunde, S. 121 ff.

wieder zu verändern. Wie groß diese Tätigkeit ist, veranschaulicht eine Berechnung, die Jentsch versucht hat, der den jährlichen Betrag der Weichselsedimente auf 2,7 Millionen Kubikmeter schätzt und das Alter der Niederung auf 4—6 Jahrtausende annimmt.

Dieser fruchtbare Schlickboden ist natürlich im Gegensatz zu den kiefernbedeckten Sandflächen der Höhe für die Landwirtschaft äußerst günstig, die hier hoch entwickelt ist. Das Deltagebiet ist in zwei Teile zu scheiden, in das Werder und in die eigentliche Niederung[1]).

Vor den Toren Danzigs breitet sich die Niederung aus, wo die Entwässerung künstlich mit Hilfe von Wind- und Dampf-, in neuerer Zeit auch elektrischen Mühlen erfolgt. Breite, von Weiden umsäumte Gräben zerschneiden das Land, das sich mit seinen fetten Wiesen besonders zur Viehwirtschaft eignet. Milch und Käse sind daher die Hauptprodukte dieser Gegend. Dieses Land haben deutsche Bauern durch Jahrhunderte währenden Kampf dem Strome abgerungen. Wo sich früher weite Strecken Sumpf- und Moorland ausdehnten, da ist jetzt fruchtbares Kulturland.

Das Werder liegt höher und wird noch auf natürliche Weise entwässert. Hier wird Getreide, besonders Weizen, gebaut, doch wird der Körnerbau vielfach durch den Anbau der Zuckerrübe verdrängt, der sehr ergiebig ist.

Zum Schluß sei noch die Dünenlandschaft erwähnt, die nach Osten zu immer mehr an Breite gewinnt. Die Dünen sind zum größten Teile durch Anpflanzung von Kiefernwald befestigt, zwischen denen sich versumpfte Strecken hinziehen[2]). Die Fischerdörfer sind meist zum Schutze gegen Sturmfluten hinter den befestigten Dünenwällen entstanden. Diese Dünen, die einen nur schmalen Streifen weißen Küstensandes mit ganz flachen Dünenwellen bilden, schützen die Niederung gegen die See. Der Sandboden ist hier östlich von Danzig durch die städtischen Rieselfelder zwischen Weichselmünde und Heubude zu einem blühenden Ackerlande umgewandelt worden und verspricht noch eine große Entwicklung. Auf der übrigen Fläche der Insel, die durch die Weichselarme zwischen dem Durchstich und Neufahrwasser gebildet wird, dehnt sich die städtische Forst aus.

---

[1]) A. v. Bockelmann, a. a. O., S. 21.
[2]) A. v. Bockelmann, a. a. O., S. 20.

Kapitel III.

Die topographischen Verhältnisse des Siedlungsgebietes.

Das Siedlungsgebiet Danzig hat nun an allen drei Landschaftstypen — Höhe, Niederung und Dünen — Anteil, und seine Entwicklung ist in steter Verbindung damit und in Ausnutzung der Schätze des Hinterlandes vor sich gegangen. Gerade an der Stelle, wo Höhe und Niederung in der Nähe der Mündung des Flusses zusammenstoßen, waren die Vorbedingungen für das gedeihliche Wachstum einer Niederlassung gegeben[1]), der auf diese Weise die Vorteile all dieser Landschaften zur Verfügung standen. Das gesamte Siedlungsgebiet hat etwa die Form eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen Hypothenuse die Küstenlinie bildet und dessen Scheitel an der Straße nach Dirschau liegt, wo der Höhenrand, der von Adlershorst an den einen Schenkel bildet, die Nord—Südrichtung annimmt. Die andere Grenze geht etwa der Toten Weichsel parallel bis über den Weichseldurchstich hinaus (vgl. Karte I).

Betrachten wir die Karte von Danzig mit Vororten, so fällt uns die große Fläche auf, die selbst das politische Stadtgebiet einnimmt. Es ergibt sich auf den ersten Blick eine Zweiteilung des Gebietes. Die Innenstadt ist von den Vorstädten durch unbebautes Land getrennt. Der Grund hierfür ist teils in geographischen Verhältnissen, besonders aber in den Rayonbeschränkungen zu suchen.

Die Stadt Danzig war schon als Handelsstadt darauf angewiesen, ihr Gebiet auch über das eigentliche Stadtinnere hinaus auszudehnen. Dazu kommt die eigenartige geschichtliche Entwicklung der Stadt, die lange Zeiträume hindurch auf sich selbst angewiesen war und sich selbst schützen mußte. Es war Lebensinteresse der Stadt, daß sie die Mündung der Weichsel in Händen hatte und daß sie den Flußlauf auch landeinwärts auf möglichst weite Strecken bewachen konnte. Schon früh hat der Danziger Freistaat das sogenannte Danziger Haupt befestigt[2]). In diesen beiden Richtungen, nach Norden und Osten, lagen die Handelsinteressen der Stadt. Auch nach Süden zu streckte sie bald ihre Fühler aus, um die alte Handelsstraße in Besitz zu bekommen. Nach Westen zu aber, an der Straße nach Pommern, siedelten sich die Patrizier der Stadt an, um sich im Sommer von den Geschäften des Jahres auszuruhen[3]).

---

1) Hahn, 1. Band der Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, S. 123. Hirsch, a. a. O., S. 8.

2) Simson, Geschichte der Stadt Danzig, 1. Band S. 27 ff.

3) Vgl. die Karten I und II.

Zum großen Teile waren diese Gebiete im Laufe der Zeit zu selbständigen Gemeinden geworden. Erst nach und nach, zum Teil erst in neuester Zeit, sind sie durch Eingemeindungen wieder an die Stadt gefallen.

Die am Schluß der Abhandlung beigefügte Tabelle I gibt eine Übersicht, aus der die territoriale Entwicklung des Stadtgebietes zu ersehen ist. In Tabelle IV sind auch die nicht eingemeindeten Nachbarorte angeführt, die aber fast ausschließlich zum Siedlungsgebiete Danzig gehören.

Die bei weitem volkreichsten westlichen Vororte Danzigs ziehen sich die Täler und Hänge der Pommerschen Seenplatte hinauf, die bei Adlershorst als Steilküste ans Meer tritt. Dann aber tritt sie immer weiter zurück und ist in der Höhe der Mündung der Weichsel etwa 5 km von der See entfernt, um sich dann in nord-südlicher Richtung vollständig von der Küste zurückzuziehen. Dieser Abfall der Höhen von Zoppot bis Danzig ist landschaftlich von hohem Reiz. Von dem hundert Meter hohen Karlsberge in Oliva hat man eine schöne Aussicht auf die umgebenden Höhen, auf das Meer, die Stadt und darüber hinaus auf die Niederung. Liebliche Täler führen auf die Ebene zu, die nach dem Meere sanft abfällt.

Bei Zoppot erreichen die Ausläufer der Höhenplatte noch eine Höhe von 109 m, fast ebensoviel bei Oliva, wo sie durch weitverzweigte Täler gegliedert sind. Bei Brentau und Silberhammer mündet ein breites Tal auf den Vorort Hochstrieß zu, und im Jäschkentaler Walde haben wir wieder Höhen von beinahe 100 m. Die Vororte Langfuhr, Heiligenbrunn, Zigankenberg lehnen sich an den Abhang an, der sich unmittelbar hinter der Hochschule und dem städtischen Krankenhause hinzieht. Zwischen Zigankenberg und der Vorstadt Schidlitz liegt eine Höhe von 75 bis 85 m, während das Schidlitztal selbst sich von 46 m. an der Hölle bis zu 14,6 m an den Toren der Stadt senkt. Schidlitz und Ohra sind wiederum durch Höhen von 65 m getrennt. Da, wo das Schidlitztal in das Stadtgebiet einmündet, wird es von zwei Bergen eingeschlossen, die den Zugang zur Stadt beherrschen und daher schon früh befestigt wurden, nämlich dem Bischofsberg im Süden und dem Hagelsberg im Norden. Vom Bischofsberge nimmt der Höhenrand Nord—Südrichtung an und entfernt sich vom Stadtgebiet.

Die leicht nach Nordosten geneigte Ebene vor dem Höhenrande reicht, mit Ausnahme des schmalen Küstensaumes, bis Saspe heran. Zwischen diesem Ort und Brösen zieht sich ein niedriger Dünenwall hin. Östlich der Bahn nach Neufahrwasser erreicht das Land selten 1 m Höhe. Die tiefste Stelle ist der fast ganz verschilfte Sasper See.

Am Ostufer der Weichsel, von Weichselmünde ab, erhebt sich wieder ein Dünenwall, der im Winkelberg eine Höhe von 19,2 m erreicht. Durch diesen Dünenwall bahnte sich die Weichsel bei dem Durchbruche von 1840 den Weg und machte die schmale Landzunge zwischen Weichsel und Meer zu einer bis Neufähr reichenden Insel. Auf ihr senkt sich das Land nach dem Strome zu. Das Gebiet südlich davon gehört schon dem Werder an, und wir haben in der nächsten Umgebung von Danzig schon Depressionen von über 1 m.

Wie dieser kurze Überblick zeigt, sind die Niveauunterschiede im Siedlungsgebiet recht groß, doch finden wir die großen Höhen nur an den äußersten Rändern des bebauten Gebietes, und auch die Depressionen reichen nur bis an die Häuser der Stadt heran. Die bebaute Fläche selbst weist bedeutend geringere Höhenunterschiede auf.

Bei km 8 auf der Straße halbwegs zwischen Oliva und Langfuhr haben wir 19,5 m. Das Gelände bleibt ungefähr bis zum Markte Langfuhr auf gleicher Höhe, fällt aber östlich der Straße ziemlich schnell, so daß die Kolonie Neuschottland nur noch 10 m hoch liegt und in der Nähe der Eisenbahn nach Neufahrwasser nur noch 4,9 m gemessen werden, während die Hauptstraße sich auch vom Markte an nur langsam senkt. Am Ende der Großen Allee beträgt die Höhe 10,8 m. Die Schule Neuschottland, jenseits des Eisenbahndammes, liegt nur wenig tiefer. Bis Schellmühl fällt das Gelände um fast 10 m, bis auf 2,5 und 1,6 m am Ufer der Weichsel. Bei der Waggonfabrik beträgt die Uferhöhe noch 2,4 m, nimmt dann aber immer mehr ab. Dieses tief liegende Terrain eignet sich nicht besonders zu Wohnzwecken, und es war daher ein glücklicher Griff, hierher im Anschluß an die Hafenanlagen die neue Fabrikgegend zu legen. Der Vorort Neufahrwasser liegt auf einer durch Dünensand gebildeten Höhe, so daß am Bahnhof Neufahrwasser der Höhenfestpunkt 6,36 m hoch liegt.

Die Straße von Langfuhr nach Danzig bleibt lange auf gleicher Höhe. Noch Halbe Allee Nr. 29 hat 10,3 m, das Olivaer Tor 7,04 m. Zigankenberg steigt wieder bedeutend an, und der höchste Punkt des bebauten Danzig ist das Neue Lazarett mit 31 m.

Schwierig war es nun, die orographischen Verhältnisse der bebauten Innenstadt zu ermitteln, da die Angaben der Landesvermessung nur bis hier heranreichen. Die Höhenfestpunkte des Vermessungsamtes haben mir hierbei gute Dienste geleistet, doch ist ihre Zahl noch so gering, daß sie in ihrer Gesamtheit noch kein vollständiges Bild der Höhenverhältnisse geben können. Außer diesen Punkten habe ich auch noch die Straßennivellements benutzen können, die mir sowohl vom Statistischen Amte als auch vom Städtischen Tiefbauamte für die neu angelegten

Straßenzüge, besonders im ehemaligen Festungsgebiet an der Nord- und Westfront, zur Verfügung gestellt worden sind. Außerdem aber war mir das Werk von E. Wiebe über die Kanalisation von großem Nutzen [1]). Als das großartige Kanalisationsprojekt in Angriff genommen wurde, mußte natürlich auch ein Nivellement der Straßenzüge vorgenommen werden. Die Ergebnisse sind in einer Karte der Innenstadt in Fuß und Zoll eingetragen und haben mir nach Umrechnung und nach Zugrundelegung von N N statt des Nullpunktes des Pegels von Neufahrwasser (11 Fuß = 3,45 m) wertvolle Dienste geleistet, nachdem ein Vergleich mit den Höhenfestpunkten vollkommen ausreichende Übereinstimmung für die alten Straßenzüge ergeben hat.

Beim Durchschreiten Danzigs hat man den Eindruck, daß die Stadt, abgesehen von den Teilen, die sich an dem Bischofs- und Hagelsberg hinaufziehen, vollkommen eben ist. Dennoch sind die Unterschiede verhältnismäßig groß, und sie treten nur deshalb nicht so in die Erscheinung, weil sich die Fläche fast gleichmäßig vom Westen nach Osten senkt. Der höchste Punkt der Innenstadt ist auch der westlichste, nämlich das Neugarter Tor am Eingange des Schidlitztales; es liegt 14,5 m hoch, und Neugarten senkt sich bis zur Eisenbahnüberführung auf 11,5 m. Der Heumarkt weist am nördlichen Ende eine Höhe von 9 m auf, doch hebt sich der Boden nach Süden, und die Eisenbahnüberführung am Schwarzen Meere liegt 13,5 m hoch.

Vom Heumarkt flacht sich das Straßenniveau nach der Innenstadt zu gleichmäßig nach Norden, Osten und Süden ab. Hier finden wir bis etwa in die Gegend der Pfefferstadt, Paradiesgasse bis zur Großen Mühle über den Holz- und Kohlenmarkt, der Wollweber- und Gerbergasse bis zum Stadthof einschließlich als Untergrund diluvialen Sand. Hier hat der Schidlitzbach, der noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts in die Gegend der ehemaligen Bastion Elisabeth in die Stadt geflossen ist, im Laufe der Jahrtausende den mitgeführten Sand bei seinem Austritt in die alluviale Sumpfebene zu einem flachen Sandrücken abgelagert. Es ist wohl Hirsch zuzustimmen, wenn er in diesem Sandrücken einen vorzüglichen Platz für eine Fischersiedlung sieht, die denn hier auch sehr bald entstanden ist und zur ersten Anlage der Altstadt geführt hat [2]).

Sonst besteht also der Untergrund der Stadt aus bald moorigem, bald torfigem, sehr häufig mit modernden Resten von Schilf- und anderen

---

[1]) Die Reinigung und Entwässerung der Stadt Danzig. Auf Veranlassung des Magistrats zu Danzig unter Mitwirkung des Zivil-Ingenieurs Veit Meyer bearbeitet von E. Wiebe. Berlin 1865.

[2]) Hirsch, a. a. O., S. 9.

Sumpfpflanzen erfülltem Boden[1]), wie gelegentlich der Kanalisationsarbeiten in den 70er Jahren festgestellt werden konnte.

Beim Bau der Häuser, besonders in der Nähe der Mottlau und in der Niederstadt, mußte daher zunächst für genügende Fundamentierung durch kostspielige Pfahlroste gesorgt werden, während für den Straßenbau umfangreiche Aufschüttungen nötig waren. Eine interessante Bemerkung über diese Verhältnisse findet sich in dem vorerwähnten Werke von Wiebe: „.... das Einlegen dieser Röhren gibt uns Gelegenheit, den feuchten Untergrund der Stadt ohne verhältnismäßig erhebliche Mehrkosten mit einem zusammenhängenden System von wasserdurchlassenden Kiesadern zu durchziehen, durch welche die Feuchtigkeit in diejenige Tiefe hinabgesackt wird, in welcher sie nicht mehr schädlich ist[2])".

Die gleichmäßige Abdachung des Erdbodens ist noch bis an die Mottlau heran zu verfolgen, die Marienkirche steht auf 5,7 m, während die Langgasse auf gleicher Höhe beinahe 1 m tiefer liegt und sich bis zum Grünen Tor auf 4,1 m senkt[3]).

Das Land unmittelbar an der Weichsel und Mottlau war naturgemäß für die Besiedelung lange Zeit unzugänglich, da der unregulierte Strom jährlich das Land auf weite Strecken überschwemmte. Auf diesem Gebiet hat sich die Siedelung dann später im Anschluß an die Burg entwickelt, die wohl im Interesse einer leichten Verteidigung an dieser wasserreichen Stelle erbaut worden ist. Der Baugrund für die Wasserburg, eine trockene Erhebung inmitten des Sumpfgeländes, liegt an der vorletzten Biegung der Mottlau, wo sie für eine kurze Strecke in die West—Ostrichtung übergeht, am heutigen brausenden Wasser[4]). Die Namen Burgstraße und Rittergasse bezeichnen noch heute die Stelle; unbedeutende Mauer- und Fundamentreste sind noch vorhanden und lassen mit Hilfe der überlieferten Grundrißzeichnungen den Schluß zu, daß das eigentliche Haus etwa 30 m vom Ufer gestanden hat[5]). Auf der Isohypsenkarte tritt dieses Gebiet durch die Ausbuchtung der 4-m-Linie anschaulich hervor.

Die eigentliche Burg stand mit der Stadt nicht in Zusammenhang, sondern diese lag des besseren Baugrundes wegen im Westen und nicht an dem sumpfigen Ufer des Flusses. In dem sumpfigen Zwischenraume

---

1) Einige Bemerkungen hierüber finden sich in den „Beiträgen zur Landeskunde Westpreußens". „Der Boden Westpreußens", von O. Zeise und W. Wolff, S. 92, 121 u. ö.

2) E. Wiebe, a. a. O., S. 31.

3) Vgl. hierzu die Isohypsenkarte (Karte III). Höhenzahlen für die Straßen westlich der Eisenbahn konnten nicht festgestellt werden.

4) Simson, Geschichte der Stadt Danzig, 1. Band, S. 53 u. ö.

5) Vgl. hierzu E. Blech, „Das älteste Danzig", S. 135 ff. Köhler, Geschichte der Festungen Danzig und Weichselmünde, sowie Hirsch, a. a. O., S. 23.

lag die slawische Niederlassung des „Hakelwerks“. Dieser Fischerort, der mit einem einfachen Verhau umgeben war, wie der Name andeutet, hat sich nicht weiter entwickelt, sondern ging später im großen Danzig auf. Auf Plänen aus dem Beginn des 17. Jahrhunderts wird noch ein ganzer Stadtteil mit dem Namen Hakelwerk bezeichnet. Heute ist er nur noch die Bezeichnung für einen Platz. Doch lebt der Name „Hakelwerk“ im Volksmunde als Sammelbezeichnung für die Gegend im Radauneknie, die auch heute noch verhältnismäßig tief liegt, weiter. Bezeichnenderweise weist gerade am Hakelwerk die 3-m-Isohypse eine weite Ausbuchtung nach Norden auf, während die 4-m-Kurve sich nach Süden zurückzieht.

Erst der Deutsche Ritterorden hat weiter südlich eine neue Stadt gegründet, die im Gegensatz zur Altstadt die Rechtstadt genannt wurde. Die vier Hauptstraßen führten alle von Nordwest nach Südost zur Mottlau hin. Doch konnten nur die Brauergasse und die Langgasse bis zur Mottlau durchgeführt werden, weil hier das Terrain sumpffrei war und höher lag. Die Bäcker-, heute Brotbänkengasse, und die Heilige-Geistgasse endeten eine ganze Strecke vorher im Sumpfe. Erst später durchgeführt[1]).

Die Stadt sollte nun durch eine breite Straße mit der Burg verbunden werden: Es wurde der Fischmarkt angelegt. Von der Marienkirche aus wurde später in gerader Richtung nach Norden eine weitere Straße gebaut, die den bezeichnenden Namen „Damm“ erhielt. Im Jahre 1353 tauchen hinter der Heiligen Geistgasse die Johannisgasse und die Große Fischergasse oder Kampengasse auf. Auch die Tobiasgasse, damals Kleine Fischergasse genannt, und die Breitgasse sind zu dieser Zeit entstanden. So waren die einzelnen Teile der Stadt bald zusammengewachsen und nur noch durch Befestigungsgräben gehemmt, an deren Stelle heute der Vor- und Altstädtische Graben getreten sind.

Hier sei gleich noch eine Veränderung im topographischen Bilde des Stadtgebietes angeführt. Wie schon erwähnt, hatten die Ordensritter die Radaune nach Danzig geleitet. Anfangs ging der Kanal zwischen der Altstadt und Rechtstadt in gerader Linie zur Weichsel, während eine Abzweigung in die Gräben der Burg geleitet wurde. In der zweiten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts wurde noch eine Veränderung vorgenommen, da die Komturmühle in die Altstadt verlegt werden sollte.

---

[1]) Das Wachstum der Stadt, besonders die Anlage der Straßen und ihre Fundamentierung wird von Hirsch kurz behandelt, a. a. O., S. 24. Genauere Angaben macht auch Simson; dort sind sie über das ganze Werk verstreut. Zusammengestellt sind die Ergebnisse in dem Aufsatze: P. Simson, Die Entwicklung der räumlichen Ausbreitung Danzigs. Denkmalpflege, XII, 1910, S. 89 ff.

Aus diesem Grunde wurde oberhalb Ohra von der Radaune ein zweiter Kanal abgezweigt, der vorher noch den Schidlitzbach aufnahm. In der Nähe der Katharinenkirche vereinigten sich die beiden Kanäle, und kurz dahinter wurde die neue Kornmühle erbaut, die am Ende des Jahrhunderts in der heutigen Gestalt und Größe aufgebaut wurde[1]).

Das rechte Ufer der Mottlau blieb noch lange Zeit unbebaut. Hier wurden Matten gebunden, woran der Name Mattenbuden erinnert, und hier befanden sich auch die Röperbahnen und Röperscheunen der Seilmacher. 1378 wurde ein Damm zur Verlängerung der Milchkannengasse, die durch die Speicherinsel führt, angelegt, die heutige Straße Langgarten. Die Isohypsenkarte läßt erkennen, wie die Niederstadt, die hier entstand, sich durch Aufschüttungen zu einer gesunden Wohngegend entwickelte. Am höchsten erscheint Langgarten aufgefüllt; die Straßen zu beiden Seiten liegen niedriger. Dieselben Verhältnisse haben wir, wenn auch nicht so scharf ausgeprägt, auf der Speicherinsel, so daß die Hauptverkehrsstraße vom Langgarter bis zum Grünen Tor besonders scharf hervortritt. Interessant ist für die Verhältnisse der Niederstadt ein Vergleich der Niveauverhältnisse, wie sie die Karte von 1862 zeigt, mit den heutigen. Während die Straßenzüge heute mindestens auf 1,2 m liegen, weist die Karte von 1812 im Süd-Osten noch weit geringere Höhen bis unter 1 m auf. Jenseits der noch bestehenden Befestigungswerke beginnt sogleich die Depression; wir sind im Werder. Im Nordosten des Langgarter Tores ist neuerdings der Baugrund bei Niederlegung der Wälle erhöht worden, doch sind hier die Arbeiten noch nicht abgeschlossen.

Im Osten liegt das Gebiet etwas höher und gibt guten Baugrund ab. Althof liegt 1,6 m hoch, das Gasthaus zur neuen Weichselbrücke 1,9 m. Auf dem jenseitigen Ufer, dem Industriegelände auf dem Troyl, haben wir 1,3 m Höhe. Am Kaiserkanal entlang zieht sich etwas erhöhtes Land hin, das südlich Weichselmünde zu 3,9 m ansteigt. Das Land fällt aber bald nach Osten unter 1 m herab. Auf dem Holm liegt das Niveau etwas über 1 m.

Kapitel IV.

Überblick über die Geschichte Danzigs.

Die Abhängigkeit der Entwicklung einer Siedlung von den physiogeographischen Verhältnissen, wie sie in den beiden vorhergehenden Kapiteln Gegenstand der Betrachtung waren, ist ohne weiteres nachweisbar. Nicht so klar liegen die Verhältnisse in bezug auf die Geschichte.

Gewiß ist die Geschichte der Stadt für uns nur von mittelbarem Interesse, und dennoch ist sie zur Erklärung der heutigen Verhältnisse

[1]) P. Simson, Geschichte Danzigs, 1. Band, S. 63.

unentbehrlich; denn die geschichtliche Entwicklung der Stadt und ihrer Bevölkerung hat dem Gesamtbilde der Siedlung ihren Stempel aufgedrückt, und die Taten der Menschen im Verlaufe der Geschichte haben ja sogar, wie wir bereits gesehen haben, das Relief des Bodens umgestaltet, haben den Boden ihren gesteigerten Lebensbedingungen dienstbar gemacht. Besonders aber gibt uns die Geschichte über die völkische Frage Aufschluß, und wenn wir im folgenden von diesem Gesichtspunkte aus einen gedrängten Abriß über die Geschichte Danzigs[1]) geben, so wollen wir von vornherein eins festhalten: wenn auch die Stadt während ihrer Entwicklungszeit bis zum Beginn der Herrschaft des Ritterordens, die wir als Vorgeschichte bezeichnen können, ihren Ursprung aus slawischen Elementen nimmt, so lehrt uns doch ihre dann folgende eigentliche Geschichte, daß ihr Charakter als deutsche Stadt nicht zweifelhaft sein kann, wenn auch die Stadt noch bis in die neuere Zeit mitunter enge Zusammenhänge mit dem polnischen Reiche aufzuweisen hat.

Schon in prähistorischer Zeit, in der jüngeren Steinzeit sowohl wie in der Bronze- und Eisenzeit, befanden sich Siedlungen an der Stelle, wo heute Danzig liegt. Einer der größten und ältesten Funde ist in Oliva gemacht worden, wo 21 Urnengräber und 19 Brandgräber aus der La-Tène-Zeit freigelegt worden sind. Andere Funde stammen aus Ohra, Langfuhr und dem inneren Stadtgebiete selbst[2]).

Schon früh, etwa seit dem Jahre 1000 v. Chr., standen die Bewohner in lebhaften Handelsbeziehungen zu den Mittelmeerländern. Sie legten auch eine Bernsteinstraße an, die im Tale der Sorge, auf der heutigen Grenze zwischen Ost- und Westpreußen nach Süden führte.

---

[1]) Erschöpfende Auskunft über die Geschichte der Stadt Danzig gibt das große Werk von P. Simson, das in 3 Bänden und einem Bande Urkunden erschienen ist. Kleinere ältere Werke sind die von Blech, Curicke, Gralath und Wistulenus (vgl. hierüber das Literaturverzeichnis). Kurze Übersichten finden sich in der vom Magistrat herausgegebenen Schrift, Abschnitt „Geschichte Danzigs" von A. Bertling ergänzt von Damus, und in den Monographien deutscher Städte: „Danzig", Abschnitt „Danzigs Geschichte" von P. Simson. Für vorliegenden Abschnitt ist besonders Simson benutzt worden.

[2]) Näheres hierüber siehe A. Lissauer, Die prähistorischen Denkmäler der Provinz Westpreußen. Leipzig 1887. — Die prähistorische Karte der Provinz Westpreußen und der angrenzenden Gebiete. Leipzig 1887. — Altertümer der Bronzezeit in der Provinz Westpreußen und der angrenzenden Gebiete. Abhandlungen zur Landeskunde Westpreußens, Heft II, Danzig 1891. — Eine prähistorische Übersichtskarte mit Erläuterungen findet sich auch in der Dissertation von Hirsch. — Außerdem sei auf die amtlichen Berichte über die Verwaltung der naturgeschichtlichen, vorgeschichtlichen und volkskundlichen Sammlungen des Westpreußischen Provinzialmuseums für die Jahre 1880—1910 hingewiesen.

Bis um die Mitte des zweiten Jahrhunderts nach Christus war das Gebiet des Unterlaufs der Weichsel von den Goten bewohnt. Um diese Zeit begann die Völkerwanderung, und die germanischen Völker zogen nach Süden und Westen. Die Slawen drängten nach, und im achten Jahrhundert fühlten sie sich in dem neuen Gebiete so heimisch, daß sie die Handelsbeziehungen der alten Bewohner wieder aufnehmen konnten. In dieser Zeit wird auch der Name Danzig zum ersten Male genannt, und so müssen wir wohl annehmen, daß die Stadt eine slawische Gründung ist. Der Jude Ibrahim ibu Jakob, der die Slawenländer um 973 bereist hat, nennt einen Ort, der nach der Beschreibung Danzig sein kann. Die Stadt lag nach seinen Angaben auf dem sumpfigen Gebiete des slawischen Volkes der Abûba. Die erste eindeutige Kunde von der Stadt Danzig stammt aus dem Jahre 997. Damals kam der Bischof Adalbert von Prag auf seiner Fahrt zur Bekehrung der heidnischen Preußen nach „Gyddaniz".

Im 12. Jahrhundert kam in Pommerellen, dessen Herrscher Boleslaw Chrobry Danzig in seine Machtsphäre gezogen hatte, nach dem Verfall seines Reiches ein neues Dynastengeschlecht zur Herrschaft, das sich bald ebenfalls des ganzen Gebietes und der Burg von Danzig bemächtigte. Fürst Subislaw war bereits Christ und stiftete das Zisterzienserkloster Oliva. Sein Sohn Sambor I. war 1178 Herr der Burg, wie eine Urkunde bezeugt. Unter Swantopolk, der 1220 seinem Vater Mestwin folgte, blühte der Handel Danzigs auf, und es wurden über See Handelsbeziehungen mit Lübeck angeknüpft.

Schon dieser bedeutende Fürst hat sich bemüht, deutsche Ansiedler heranzuziehen, da er den veredelnden kulturellen Einfluß der deutschen Art wohl erkannte. Zunächst errichteten Mönche deutscher Herkunft in Pelplin, St. Albrecht, Zuckau und in Danzig selbst Klöster. Ihnen folgten deutsche Bauern und vor allem deutsche Handwerker, die sich in der Stadt ansiedelten. Sogar deutsche Ritter wurden von dem Herzog ins Land gerufen.

Von größter Bedeutung war es, daß viele der Kaufleute, die in Handelsbeziehungen zu Danzig standen, nach Danzig übersiedelten, um von hier aus Handel mit dem Hinterlande zu treiben. So nahmen Lübische Kaufleute von 1220 ab in der Stadt Wohnsitz.

Infolge dieser Umstände bestand bald ein großer Prozentsatz der Bevölkerung aus deutschen Kolonisten. Diesen hat Danzig seine Entwicklung zu verdanken. Schon etwa 1250 entstand südwestlich des Hakelwerks, der slawischen Niederlassung, eine deutsche Siedlung, die spätere Altstadt, die von Swantopolk Stadtrecht erhielt.

Als dann der Deutsche Ritterorden sich nach langen Kämpfen in den Besitz des Landes gesetzt hatte, gründete er etwas weiter südlich eine neue Niederlassung, die Rechtstadt. Die Bewohner dieser Stadt, die den ganzen Handel in Händen hielten, waren meist westdeutsche Kolonisten. Die Rechtstadt wird im Jahre 1328 zum ersten Male urkundlich genannt. Von diesem Zeitpunkte an beginnt die Geschichte der Stadt Danzig.

Hundert Jahre lang hat diese friedliche Entwicklung der Stadt gewährt, und sie hat diese Zeit voll auszunutzen verstanden. Dann aber erfolgte der Niedergang des Ordens und im Zusammenhange damit der Kampf mit Polen. Im Jahre 1454 huldigte der Rat dem König Kasimir, wofür Danzig ein großes Privileg erhielt. Das Gebiet des Ordens und zwölf Städte auf der Höhe, darunter Schidlitz, Praust, Ohra und Petershagen, sowie das Stüblausche Werder kamen an die Stadt.

Die polnische Oberhoheit hinderte zunächst die Entwicklung der aufstrebenden Stadt nicht, die sogar ihre deutsche Eigenart so tatkräftig zu wahren wußte, daß die Bürger auch nicht in der Ausübung des protestantischen Gottesdienstes gestört wurden. Später, im Jahre 1569, verlor Danzig allerdings seine politische Selbständigkeit. Aber die Stadt hat trotzdem ihre deutsche Art und Sprache bewahrt, selbst im Kampfe gegen den fremden Herrn.

Im Jahre 1793 wurde die deutsche Stadt aus ihrer Verbindung mit dem polnischen Reiche gelöst und kam an Preußen. Nach den Wirren der Napoleonischen Kriege beginnt der letzte Abschnitt der Geschichte Danzigs.

Kapitel V.

Die Bevölkerung nach Nation und Beruf.

Nachdem wir in knappem Umriß die Geschichte Danzigs mit besonderer Berücksichtigung der völkischen Entwicklung kennen gelernt haben, wollen wir jetzt auf die heutigen Verhältnisse näher eingehen, und zwar soll uns zunächst die Zusammensetzung der Bevölkerung näher beschäftigen.

Danzig war 1816 eine der größten Städte Preußens; nur von Berlin, Breslau und Königsberg wurde es überflügelt. Bei der Volkszählung 1910 stand Danzig mit 170 337 Einwohnern an 29. Stelle unter den 47 deutschen Großstädten; sie hat also sehr an Bedeutung verloren, wenigstens im Verhältnis zu dem Emporblühen anderer Städte. Das liegt einmal an der allgemeinen Abwanderung nach dem Westen, dann aber an den veränderten Verhältnissen. Der Handel, auf dem Danzigs Größe beruhte,

ist in der Ostsee überhaupt zurückgegangen und hebt sich erst ganz allmählich wieder mit der Erschließung der Ostseeländer.

Gewachsen ist die Stadt in letzter Zeit hauptsächlich durch Eingemeindungen. Außerdem hat in allerjüngster Zeit die Kriegswirtschaft einen großen Bedarf an Arbeitskräften gezeitigt, und so war in den letzten Jahren die Zuwanderung besonders groß.

Wie aus dem kurzen geschichtlichen Überblick hervorgeht, ist Danzig eine deutsche und überwiegend protestantische Stadt. Am klarsten prägt sich das in den statistischen Zahlen aus. Die Zahl der Juden hat von 1861 bis 1910 von 2975 auf 2390 abgenommen. Langsam zugenommen hat die Zahl der Katholiken. Ihr Anteil betrug 1861 23,2 %, 1910 32,6 %. Hinsichtlich der Nationalität ergab die Zählung von 1910 nur 3586 Personen mit polnischer oder kassubischer Muttersprache, d. h. nur 2,1 %. Im Anschluß hieran seien noch einige Bemerkungen über das zahlenmäßige Verhältnis der Geschlechter gestattet: Das weibliche Geschlecht überwiegt wegen der großen Zahl verwitweter und geschiedener Frauen. Unter den Ledigen sind infolge der Militärbevölkerung von 5,1 % die Männer um 3,7 % stärker vertreten.

Einen interessanten Überblick über die Berufe gibt Dr. Grünspan in der Monographie über Danzig[1]). Die Berufsgliederung der Danziger Bevölkerung ist letztmalig durch die Berufszählung von 1907 ermittelt worden. Hiernach waren 50,6 % gleich 79 981 Personen der Bevölkerung erwerbstätig. Bezeichnend ist, daß von dieser Zahl nur 1,8 % auf Landwirtschaft, Gärtnerei und Tierzucht fallen. Wir können daraus schließen, daß auch die Vorstädte keinen ländlichen Charakter tragen.

Der öffentliche Dienst einschließlich Militär ist mit 15,5 % beteiligt, die häuslichen Dienstboten mit 11,4 %. Auf Handel, Verkehr, Gast- und Schankwirtschaft entfallen 19,4 %. Den größten Anteil hat Industrie und Handwerk mit 35,7 %.

Betrachtet man die einzelnen Erwerbsgruppen näher, so ergibt sich als die bedeutendste der Handel, dem 10,9 % der hauptberuflich Erwerbstätigen, das sind 8696 Personen angehören. Dann folgt das Baugewerbe mit 5428 Personen (6,8 %), das Bekleidungsgewerbe mit 5365 Personen (6,7 %), die Verfertigung von Maschinen, Instrumenten und Apparaten (5,7 %), das Verkehrsgewerbe (5,5 %) und die Metallverarbeitung (4,8 %). Insbesondere ist der Schiffbau mit 2454 Personen (3,1 %) vertreten gewesen. Der Anteil hat sich jedoch schon in Friedenszeiten

---

[1]) Seite 25. Die in diesem Kapitel gemachten Angaben stützen sich auf diesen Überblick sowie auf die Jahresberichte des Statistischen Amtes der Stadt Danzig, erstattet von seinem Direktor Dr. Arthur Grünspan. (Vgl. Quellenangabe.)

infolge der guten Beschäftigung der Danziger Werften erheblich vergrößert.

Am Erwerbsleben ist das weibliche Geschlecht geringer beteiligt als in den meisten anderen östlichen Großstädten, was wohl in erster Linie dem Mangel an geeigneter Gelegenheit zuzuschreiben ist. 28 % der erwerbstätigen Frauen, 10 075 Personen, entfallen auf Handel, Industrie und Verkehrsgewerbe.

Die folgende Tabelle diene zur Erläuterung der Zusammensetzung der Danziger Bevölkerung nach Geschlecht und Konfession:

Jahr der Volkszählung	Ortsanwesende Bevölkerung	Davon waren		Auf 100 Männer kamen Frauen
		männlich	weiblich	
1861	82 765	42 874	39 891	93,0
1880	108 551	52 602	55 949	106,4
1885	114 805	54 901	59 904	109,1
1890	120 338	57 773	62 565	108,3
1895	125 605	60 845	64 760	106,4
1900	140 563	68 549	72 014	105,0
1905	160 090	77 465	82 625	106,6
1910	170 337	82 274	88 063	107,0

Im Jahre	waren				in %			
	evang.	kathol.	jüdisch	sonstige Konfess.	evang.	kathol.	jüdisch	sonstige Konfess.
1861	59 342	19 224	2975	1224	71,7	23,2	3,6	1,5
1880	74 251	30 455	2736	1109	68,4	28,1	2,5	1,0
1885	77 878	32 796	2837	1294	67,8	28,6	2,5	1,1
1890	80 723	35 851	2535	1229	67,1	29,8	2,1	1,0
1895	83 561	38 286	2474	1282	66,5	30,5	2,0	1,0
1900	92 272	44 265	2553	1473	65,6	31,5	1,8	1,1
1905	104 059	51 716	2546	1769	65,0	32,3	1,6	1,1
1910	110 253	55 513	2390	2181	64,7	32,6	1,4	1,3

Kapitel VI.

Handel und Industrie.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse hängen vornehmlich in einer Handelsstadt in hohem Maße von der politischen Lage ab, da diese nicht nur Veränderungen der politischen Grenzen mit sich bringt, sondern auch bei gleichbleibenden Grenzen sich durch Schwankungen in der Zollpolitik bemerkbar macht[1]).

Weil die wirtschaftlichen Verhältnisse von ausschlaggebender Bedeutung für die Entwickelung Danzigs sind, müssen sie hier kurz Erwähnung finden.

In der Ordenszeit hat sich Danzig zur Seestadt entwickelt und ist auch in den Hansabund eingetreten. Es wurde bald zu einem der bedeutendsten Glieder dieser Vereinigung. 1392 liefen über 300 Schiffe aus England ein; in derselben Zeit, etwa um 1400, betrug der Wert der in Danzig jährlich versteuerten Kaufmannsgüter etwa 29 Millionen Mark unseres Geldes[2]).

Die Beziehungen zu England und besonders Holland, die um die Mitte des 15. Jahrhunderts infolge des Konkurrenzkampfes äußerst gespannt waren[3]), besserten sich allmählich; und zur Zeit der polnischen Herrschaft nahm Danzig dank seiner glänzenden politischen Stellung, die fast der eines Freistaates innerhalb des polnischen Staates glich, einen großen Aufschwung. Seine Handelsbeziehungen vergrößerten sich insbesondere dadurch, daß ihm der ganze polnische Staat als Hinterland erschlossen wurde. 1476 liefen 634 Schiffe in Danzig ein, 1490 verließen 720 Schiffe seinen Hafen. Die Getreideausfuhr betrug 1492 über 25000 Tonnen[4]). Im 16. Jahrhundert mehrte sich noch der Wohlstand Danzigs trotz der heftigen Kämpfe, die es für seine Freiheit und sein Deutschtum zu führen gezwungen war. Ja, es konnten sogar neue lebhafte Handelsbeziehungen zu Italien, Portugal und Spanien angeknüpft werden.

Den Verfall des Hansabundes hat Danzig noch ohne allzu schwere Einbußen überstanden. Dann folgte aber mit dem Beginn des polnischen Erbfolgekrieges eine Zeit dauernden Niederganges. Vollends unhaltbar

---

[1]) Einen historischen Überblick über Danzigs Handel finden wir in den Abschnitten über die Geschichte Danzigs von A. Bertling und Damus: „Die Stadt Danzig", S. 49, und Simson in den Monographien, S. 9. Näheres ist in dem großen Werke von Simson nachzulesen.

[2]) Monographien deutscher Städte. Danzig, S. 11.

[3]) Vgl. P. Simson, 1. Band, S. 195 ff. und S. 261 ff.

[4]) Monographien deutscher Städte. Danzig, S. 13.

wurde die wirtschaftliche Lage Danzigs, als ihm 1772 durch die erste Teilung Polens das ganze Hinterland genommen wurde. Erdrückende Zollschranken legten jeglichen Verkehr dorthin lahm, und die preußische Regierung, die neue Herrin dieser Landesteile, schädigte den Handel der Stadt auf jede erdenkliche Art, um sie durch wirtschaftlichen Druck zum Anschluß an den preußischen Staat zu zwingen.

Mit dem dann auch bald (1793) erfolgenden Anfall Danzigs an Preußen beginnt seine neueste Geschichte. Mit den nun eintretenden geordneten Verhältnissen erholte sich Danzig in kurzer Frist; die Jahre bis 1806 gehören zu seinen besten Zeiten.

Leider brachte die Napoleonische Zeit die Stadt wieder weit zurück. Nur sehr langsam konnte sich Danzig von den Wunden, die die Herrschaft der Franzosen und die damit zusammenhängende Kontinentalsperre geschlagen hatte, erholen. Der Druck der Verhältnisse ließ einen fröhlichen Unternehmergeist nicht mehr aufkommen, auch fehlte es an Mitteln zu den notwendigsten Verkehrseinrichtungen. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein machte daher die Stadt im Verhältnis zu anderen deutschen Städten den Eindruck einer etwas zurückgebliebenen Mittelstadt.

Danzigs Lage begann erst besser zu werden, als es 1878 zur Hauptstadt der neuen Provinz Westpreußen erhoben wurde. Die obersten Zivilbehörden der Provinz nahmen ihren Sitz in der Stadt, die dadurch und durch die daran sich anschließende Entwickelung ihre Stellung als kultureller Mittelpunkt des nunmehrigen Westpreußens wiedererhielt. Allerdings waren die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt deshalb nicht günstig, weil infolge des natürlichen Ganges der Dinge die Nordseehäfen den weitaus größten Teil des Handels, der von jeher die Grundlage von Danzigs Wohlstand gebildet hat, an sich gezogen hatten, und auch die einsetzende Entwicklung der Eisenbahnen sie wegen ihrer geographischen Lage abseits der großen Ostbahn zunächst nicht wesentlich fördern konnte. Erst in neuester Zeit lebt der Handel mit der wieder beginnenden Erschließung der Ostseeländer auf. In Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Entwicklung für die Stadt ist die Stadtverwaltung unablässig bemüht, die Hafen- und Verkehrsanlagen den modernen Anforderungen anzupassen.

Die Hafenanlagen der Innenstadt reichten nicht mehr aus. Es mußte Platz zum Laden und Löschen der Waren geschaffen werden, da für den Dampferverkehr Schnelligkeit der Abfertigung von entscheidender Bedeutung ist. Es wurden also neue Anlagen notwendig und geschaffen. Als Umschlagshafen wurde der Freihafen in Neufahrwasser gegraben, und die alte Schuitenlake wurde unter großen Kosten zu dem modernen

„Kaiserhafen" in einem Umfange ausgebaggert, der der Neuschaffung eines Hafens gleichkam[1]).

Was die Haupthandelsgüter betrifft, so wurden Getreide, Mehl, Kleie, Holz, Spiritus und Heringe verfrachtet. Später kamen künstliche Düngemittel und in neuester Zeit Eisenerze aus Schweden hinzu, die größtenteils nach Oberschlesien gehen. Seit 1881 wird in Danzig auch viel Zucker gehandelt.

Die Ein- und Ausfuhr zur See betrug im Durchschnitt der Jahre 1870 bis 1879 787 000 Tonnen; sie wuchs in den Jahren 1883 bis 1892 auf 1 130 000 Tonnen, hat also in diesen 12 Jahren um 31 % zugenommen.

Den neuen Aufschwung verdankt Danzig aber nicht allein dem wieder aufblühenden Handel, sondern auch der Wissenschaft und der Technik. Das ganze wirtschaftliche Leben hat sich neu orientiert, indem es sich der in großzügigem Maße herangezogenen Industrie anpaßte. Die bodenständigen Industrien, der Schiffbau, die Verarbeitung von Holz, Getreide, Zucker, Kartoffeln und Bernstein wurden in jeder Weise gefördert[2]). Es war besonders der Oberpräsident von Goßler, der neue industrielle Unternehmungen erweckte und förderte. Seinen Plänen lag der Gedanke zugrunde, daß neue Industrien geschaffen werden müßten, auch wenn die Rohstoffe nicht in Danzigs Umgebung vorhanden waren. Dieser Gedanke wurde nicht immer mit gleichem Erfolge in die Tat umgesetzt. Danzig ist noch heute in der dadurch hervorgerufenen Entwicklung und Neugestaltung begriffen, und es sei hervorgehoben, daß namentlich die Metall- und chemische Industrie günstig eingeschlagen hat. Die Bahnen zur weiteren Wohlfahrt sind gewiesen und werden betreten[3]).

Kapitel VII.

Die Verkehrsverhältnisse.

Mit der Entwicklung von Handel und Industrie geht die der Verkehrsmittel Hand in Hand. Für den Seeverkehr ist natürlich eine moderne Hafenanlage unerläßlich. Diese Vorbedingung ist, wie schon angedeutet, in Danzig in guter Weise erfüllt.

---

[1]) Über die Hafeneinrichtung vgl. besonders Dr. Fehrmann in den Monographien, S. 32 f., und Stadtbaurat Fehlhaber: „Die Stadt Danzig", S. 154 ff.

[2]) Vgl. den Aufsatz von Dr. Semrau in den Monographien deutscher Städte: Danzig.

[3]) Es sei besonders hingewiesen auf Dr. K. Kroeker, Kgl. Gewerberat: „Zur industriellen Entwicklung Danzigs" in den Schriften der Stadt Danzig, Heft 2, 1916. Berücksichtigt werden die Verhältnisse von 1905—1913.

Besondere Ausführungen über die Frachtschiffahrt erübrigen sich wohl durch die Angaben im vorigen Kapitel, so daß hier nur einiges über die Personenschiffahrt, die noch wenig entwickelt ist, angeführt sein mag. Es fehlen vor allen Dingen regelmäßige Verbindungen mit den nordischen Ländern und auf der Weichsel. Die Danziger Personenschiffsflotte umfaßte bei Beginn des Jahres 1913 im ganzen 79 registrierte Schiffe. Zum größten Teile vermitteln diese Schiffe jedoch nur den lokalen Verkehr zwischen Danzig, den auf dem Wasserwege erreichbaren Vororten und den Seebädern der Danziger Bucht[1]).

Eine Lebensfrage für Danzig ist aber auch der Eisenbahnverkehr. Es ist ein Nachteil, daß, wie schon hervorgehoben, die Ostbahn Berlin—Königsberg Danzig nicht direkt berührt. Zugegeben werden muß, daß alles getan ist, um diesen Mißstand weniger fühlbar zu machen. Die Anschlüsse für den Personenverkehr von Dirschau ab sind günstig und bringen verhältnismäßig wenig Zeitverluste. Besser wäre es natürlich, wenn eine direkte Verbindung über Czersk oder Konitz nach Westen und über Tiegenhof—Elbing nach Osten geschaffen würde. Ein vorbereitender Schritt dazu ist mit der Anlegung der Bahn Altemühle—Langfuhr getan.

Von größter Bedeutung für den Handel Danzigs ist die 1877 eröffnete Bahn Marienburg—Mlawka geworden. Danzig hat dadurch ein Handelsgebiet zurückgewonnen, in dem es jahrhundertelang vermöge seiner Lage an der alten Hauptverkehrsstraße der Weichsel die Handelsvorherrschaft besessen hatte. Wie bedeutsam diese Eisenbahnlinie für den Handel Danzigs ist, geht aus folgender Vergleichung hervor: 1876 betrug Danzigs Eisenbahnzufuhr an Getreide 26 000 Tonnen; 1878, ein Jahr nach Eröffnung der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn, war sie auf 124 000 Tonnen gestiegen. Sie hatte sich also in zwei Jahren fast verfünffacht.

Außer diesen dem großen Verkehr dienenden Hauptstraßen sorgen Neben- und Kleinbahnen für die Aufschließung schwächer bevölkerter Gegenden der Umgebung; die eine führt auf die Höhe nach Karthaus, die andere in die Niederung.

Uns kommt es hauptsächlich auf die rein örtlichen Verkehrsmittel an, die die Stadt mit ihren Vororten und der nächsten Umgebung verbinden; und diese stehen auf der Höhe der Leistungsfähigkeit. Sie haben die Aufgabe, die weit verzweigten Vororte dem Stadtinneren näher zu bringen, und beeinflussen dadurch die bauliche Entwicklung der Stadt. Außerdem müssen sie die große Zahl derer befördern, die in den Wäldern und am Strande Erholung von der täglichen Arbeit suchen. Die Vorstadt

[1]) Monographien deutscher Städte, Abschnitt Verkehrswesen, von Rechtsanwalt G. Zander, S. 70 ff.

Langfuhr hat sich dank der guten Erfüllung dieser Aufgaben zu einer ruhigen, gesunden Wohngegend entwickeln können. Durch gute und schnelle Verbindung ist auch die Möglichkeit gegeben, in Oliva oder Zoppot zu wohnen und doch in Danzig seinen Geschäften nachzugehen. Davon haben viele Danziger Gebrauch gemacht.

Die Fahrzeiten der Eisenbahnen sind kurz bemessen — von Danzig-Hauptbahnhof nach Zoppot oder Neufahrwasser fährt man 20 Minuten —, und auch die Preise sind niedrig. Für die arbeitende Bevölkerung wurde die besonders billige Einrichtung der Arbeiterwochenkarten geschaffen. Deren wurden im Jahre 1913 105 667 gelöst. Weitaus der größte Teil wurde nach Danzig-Hauptbahnhof verlangt, so daß hiernach Danzig im allgemeinen als Arbeitsort, die Umgebung einschließlich Vororte als Wohnort in Betracht kommt. Das Verkehrsverhältnis Danzigs zu seinen Vororten wird durch den sehr häufigen Verkehr der Beförderungsmittel und ihre Verschiedenartigkeit — Staatsbahn und elektrische Bahn nach Langfuhr und Oliva, Staatsbahn, elektrische Bahn und Dampfer nach Neufahrwasser — noch günstiger gestaltet.

Dementsprechend hat der Vorortverkehr, insbesondere der Eisenbahnverkehr, in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Zahl der auf den Danziger Bahnhöfen gelösten Fahrkarten ist von 1 566 364 im Jahre 1907 auf 2 309 827 im Jahre 1913 gestiegen; die Zunahme beträgt also 47,5 %. Die Vororte, die außer der Staatsbahn noch andere Verbindungen — vor allen Dingen die elektrische Straßenbahn — nach Danzig haben, sind naturgemäß an dieser Steigerung des Eisenbahnverkehrs weniger beteiligt. Bei Neufahrwasser ist die Zahl der verkauften Fahrkarten sogar etwas gesunken. Ähnlich sind die Verhältnisse bei Brösen. Bei Oliva sind die Verkehrsziffern der Staatsbahnen zur Zeit nur wenig höher als 1895. Eine gewaltige Steigerung zeigen dagegen die Verkehrsziffern für Zoppot; an dieser Steigerung, die im Jahre 1913 gegen 1907 45,9 %, gegen 1895 220,4 % ausmachte, ist natürlich auch der Zoppoter Fernverkehr wesentlich beteiligt. Die Zahl der 1913 in Zoppot verkauften Fahrkarten (680 511) erreichte nahezu ein Drittel der auf dem Danziger Hauptbahnhof im Fern- und Vorortverkehr zusammen verkauften Karten (rund 2 105 000)[1]).

Wie hervorgehoben, hat die elektrische Straßenbahn einen Teil des Vorortverkehrs aufnehmen können. Die Bedeutung der einzelnen Linien geht aus folgender Tabelle hervor[2]):

[1]) 3. Jahresbericht des Statistischen Amtes der Stadt Danzig, erstattet von Dr. A. Grünspan, S. 100 ff.

[2]) Aus demselben Jahresbericht, S. 104. Dort auch die Zahl der beförderten Fahrgäste für 1905, 1911 und 1912.

Linie	km	Zahl der Fahrgäste 1913	Zunahme 1905/13 %
Danzig—Langfuhr—Oliva	10,16	8 111 437	79,2
Danzig—Ohra	4,17	1 984 969	29,5
Danzig—Emaus	3,00	1 549 792	32,9
Danzig—Neufahrwasser—Brösen .	10,22	2 468 364	31,1
Langfuhr—Brösen	4,06	697 637	81,5
Oliva—Glettkau	3,35	405 549	—
Weidengasse—Hauptbahnhof . . .	2,76	2 067 757	30,1
Lenzgasse—Fischmarkt	4,07	946 610	11,9
Zusammen	41,79	18 232 115	52,9

Auch der Anteil der örtlichen Schiffahrt am Vorortverkehr ist nicht klein. Die Reederei „Weichsel", der 30 Dampfer und 4 Motorboote gehören, unterhält weichselabwärts und in der Bucht die Linien Danzig—Zoppot—(Putzig) und Danzig—Neufahrwasser—Westerplatte—Glettkau—Zoppot—Hela, weichselaufwärts die Linie Danzig—Heubude—Bohnsack—Einlage—Nickelswalde—Schönbaum—Rothebude—Schöneberg.

Durch diese drei Hauptverkehrsmittel sind die meisten Vororte untereinander und mit der Innenstadt verbunden, so daß die Vorbedingung für eine gedeihliche Weiterentwicklung auch der entfernteren Wohngebiete gesichert ist. In der Tat sind nur fünf unbedeutende, mit Danzig nur in losem Zusammenhange stehende Nachbarorte, Bürgerwiesen, Klein- und Groß Walddorf, Altdorf und Pietzkendorf mit Danzig durch kein öffentliches Verkehrsmittel verbunden. Dagegen werden Wonneberg, Brentau und Saspe in ihrem Verkehr mit der Stadt durch die Straßenbahnlinien nach Emaus, Langfuhr und Neufahrwasser mit bedient.

Kapitel VIII.

Begriff und Umfang des Siedlungsgebietes.

Bisher haben wir die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse kennen gelernt, unter denen die Entwickelung der Großstadtsiedlung vor sich gegangen ist und die auf die heutige räumliche Ausdehnung von entscheidendem Einfluß gewesen sind.

Bevor wir nun die räumliche Gliederung des Stadtgebietes erläutern, muß im Prinzip die Frage beantwortet werden, welches die Grenzen sind, innerhalb deren sich das Stadtgebiet ausbreitet. Es liegt auf der Hand, daß die politische Grenze mit der geographischen nicht gleich

zu sein braucht und es in den meisten Fällen auch nicht ist. Hanslik hat in seinem Werke das Problem in der Weise zu lösen versucht, daß er die sogenannte natürliche Stadtgrenze einführt, die das Gebiet mit Naturwirtschaft von dem mit Kulturwirtschaft scheidet. „Das Dorf ist eine naturproduzente Arbeitsgemeinschaft von gleichförmiger, ungeteilter Arbeitsart, in dem auf weiten Pflanzflächen vor allem Nahrung geschafft wird[1]).“ Die Beschäftigung bedingt nun auch das verstreute Wohnen und hat auch eine typische Wohnstätte geschaffen, die sich stark von der städtischen Wohnweise unterscheidet. Der Städter treibt Kulturwirtschaft, er hat meist keinen eigenen Grund und Boden, er lebt in Mietshäusern.

Man kann theoretisch gegen diese Begriffsbestimmung nichts einwenden, nur ergeben sich praktisch Schwierigkeiten. Diese natürliche Stadtgrenze wird immer eine ideelle bleiben; denn es ist klar, daß sich im Grenzgebiet die Stätten der Natur- und Kulturwirtschaft durchdringen und nicht durch eine Linie getrennt werden können. Ein Gutshof liegt zum Beispiel mitten in der Stadt, eine Fabrik mit Arbeiterhäusern ist von landwirtschaftlichen Betrieben und Äckern umgeben. In neuester Zeit trägt die schnelle Entwickelung der Vororte, die als Wohngegenden gesuchter geworden sind als der Wohngürtel um den Kern der Stadt, viel zu einer solchen Durchdringung bei. Gerade hier ist alles in Fluß, und im Laufe der Zeit werden die landwirtschaftlichen Betriebe immer weiter zurückgedrängt. Betrachtet man also die gegenwärtigen Verhältnisse, so wird sich eine scharfe Grenze nicht ziehen lassen, und es ist am besten, wenn man unter Berücksichtigung der Differenzierung, die das Stadtgebiet in bezug auf seine Verwendung gefunden hat, vom Mittelpunkt nach außen fortschreitend die Fläche feststellt, die der Kulturproduktion zufällt. Aus diesen Erwägungen heraus wird auch erst am Schluß der Untersuchung eine Abgrenzung des Siedlungsgebietes versucht werden.

Die innere Stadt bildet für das geschäftliche und öffentliche Leben den Mittelpunkt; denn gerade die Organisation um einen Punkt ist das Charakteristische im Aufbau der Stadt. In Danzig, wo die Vororte örtlich nur in losem Zusammenhange mit der Innenstadt stehen, ist diese Erscheinung scharf ausgeprägt. Nur wenige öffentliche Gebäude liegen außerhalb des inneren Stadtgebietes. Die Stadtmitte wird sich weiterhin zur Geschäftsstadt entwickeln, und es kommt zur sogenannten „Citybildung“. Besser und allgemeiner ist wohl der Ausdruck „Kern“, der den politischen und geschäftlichen Mittelpunkt jeder Stadt, auch der kleineren, bezeichnet.

---

[1]) Vgl. Hanslik, a. a. O., S. 91 ff.

Die Zugangsstraßen zu diesen Stadtteilen sind wegen ihrer Verkehrslage bevorzugt. Sie führen in den zweiten Kreis der Siedelung, in die Wohnstadt. Von hier aus läuft die Stadt strahlenförmig, aber nicht gleichförmig aus. In den Außenbezirken lockert sich der Zusammenhang zwischen den einzelnen Straßen und Häusern, zwischen denen sich Gärten und Felder ausdehnen.

In etwa gleicher Entfernung von dem Kern erheben sich jedoch in anderer Richtung die Fabrikgebäude der Stadt; denn die Entwickelung der Industrie hat es mit sich gebracht, daß sie weite Flächen beansprucht und große geschlossene Komplexe bildet.

Das ist die Fläche, die mit Einschluß des zur Bebauung bestimmten Geländes zum Stadtgebiet gehört. Viel weiter reicht natürlich der Einfluß der Stadt in kultureller Beziehung. Ihre Interessensphäre reicht so weit, bis sie sich mit der des Nachbarortes berührt. Dieser Gürtel der Beziehungen des Handels und Verkehrs, des geistigen Lebens und schließlich auch des politischen Einflusses[1]) ist zwar für die Stadt von großer Bedeutung, kann aber im Rahmen dieser Arbeit nur angedeutet werden.

Die heutige politische Grenze der Stadtgemeinde Danzig ist im Verhältnis zur natürlichen günstig zu nennen. Das Stadtgebiet hat sich in jüngster Zeit durch Eingemeindungen so vergrößert, daß im großen ganzen „dasjenige räumliche Gebiet, auf das sich die Wirkungen ihrer Anlagen, Anstalten und Einrichtungen erstrecken, auch ihrer Selbstverwaltung und ihrem Bestimmungsrechte unterworfen wird[2])." Eine Ausnahme bildet im wesentlichen nur das politisch selbständige Zoppot, das in geographischer Hinsicht durchaus als Vorort Danzigs zu betrachten ist.

Die heutigen Verhältnisse sind aus den Übersichtstabellen I bis IV ersichtlich[3]). Es war leider nicht möglich, genauere Zahlen über das Areal der verschiedenen bebauten und unbebauten Flächen zu erhalten.

Auffallend ist der verhältnismäßig kleine Prozentsatz der bebauten Fläche (Tabelle II). Das Stadtgebiet ist in der Tat so groß, daß es einem Freistaate nicht unähnlich ist. So steht in bezug auf das unbebaute Terrain Danzig im Verhältnis zu anderen Großstädten sehr günstig da, und es sind in räumlicher Beziehung alle Bedingungen zu einer gedeihlichen Entwicklung gegeben, besonders seit 1898 und 1900 wesentliche Rayonbeschränkungen im Norden und Nord-Westen gefallen sind.

Wenn wir uns nun unserer Hauptaufgabe, dem Versuch einer räumlichen Gliederung der Siedlungsfläche nach der verschiedenen Art der

---

[1]) Vgl. O. Schlüter, Über den Grundriß der Städte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. Berlin 1899, S. 446. [2]) Vgl. Münsterberg, a. a. O., S. 21.

[3]) Vom Statistischen Amte zusammengestellt.

Verwertung, zuwenden, so wollen wir zunächst unser Augenmerk auf die Straßen und Plätze, auf die wichtigen Verbindungswege zwischen den einzelnen Siedlungselementen richten.

Kapitel IX.

Straßen und Plätze.

Trotz des Festungscharakters der Stadt, auf den alle Mängel bezüglich der Raumverhältnisse geschoben werden, ist die Fläche, die dem Verkehr zur Verfügung steht, im großen ganzen ausreichend; jedenfalls steht es damit in Danzig nicht schlechter als in den „offenen Städten". Die Hauptstraßen und Plätze bewältigen den Verkehr ohne Schwierigkeiten, wenn auch zugegeben werden muß, daß alte Baudenkmäler, die aber gerade wegen ihrer architektonischen Schönheiten das Stadtbild so anziehend gestalten wie etwa das Langgasser Tor, Verkehrshindernisse bedeuten. Freilich waren die Verhältnisse nicht immer so gut, wie sie zur Zeit sind. Viel Platz ist durch Abbruch alter Häuser, besonders in der Altstadt gewonnen worden, viel Raum in der Straßenbreite aber auch durch Beseitigung von Beischlägen. Mag das vom ästhetischen Standpunkte aus bedauerlich sein, für den Verkehr war es eine Notwendigkeit; denn auf diese Weise konnten auch in der Innenstadt breite Straßen geschaffen werden, und der gesteigerte Verkehr unserer Zeit wird es wahrscheinlich notwendig machen, daß noch mehr Straßen der Innenstadt dieses Schmuckes beraubt werden müssen (Jopengasse).

Für die Betrachtung dieses Kapitels mag gleich hier zum Verständnis vorausgeschickt sein, daß sich nicht nur die Straßen im Verhältnis zueinander durch ihre Breite stark unterscheiden, sondern daß selbst in der Anlage jeder einzelnen Straße große Unterschiede in der Breite beobachtet werden können. Deshalb sind die im folgenden gemachten Angaben über die Breite nicht für die ganze Länge der Straße in Anspruch zu nehmen, wohl aber für den Hauptteil; sind die Unterschiede jedoch zu groß und bedeutsam, so sind zwei oder mehr Zahlen anzugeben. Die in diesem Kapitel angegebenen Zahlen sind von den Reinkarten 1:1000 des Städtischen Vermessungsamtes abgemessen.

Bemerkenswert ist, daß aus den oben angeführten Gründen gerade die Rechtstadt, das Zentrum Danzigs, mit genügend breiten Straßen versehen ist. Die Verkehrsstraßen laufen hier alle etwa in der Richtung Nordwest nach Südost von der Mottlau nach dem Holz- oder Kohlenmarkt.

Diese Haupt- oder Kardinalstraßen bilden das Gerüst der Stadt und werden in der Hauptsache von fünf parallel laufenden Straßenzügen gebildet, wenn wir zunächst vom Vorstädtischen und Altstädtischen Graben, die auf ehemaligem Wallgelände entstanden sind, absehen. Der

südlichste Straßenzug ist die Hundegasse (15 m), die nach der Mottlau zu etwas an Breite gewinnt. Die nun folgende Parallelstraße ist die Hauptverkehrsader, die Langgasse, die große Verschiedenheiten in der Breite zeigt. In der Mitte, an der Post- und Beutlergasse, ist sie am breitesten, nämlich 20 und 21 m; am Rathaus mißt sie nur noch 17 m. Um so eindrucksvoller wirkt hier ihre plötzliche Verbreiterung auf 43,5 m: wir sind auf dem Langenmarkt[1]), der sich bis zum Grünen Tor an der Mottlau bis auf 35 m verjüngt.

Die Brotbänken- und Jopengasse bilden wie Langenmarkt und Langgasse eine durchgehende Straßenflucht von etwa 500 m Länge. Ihre Breite ist da, wo sich auf der Nordseite einige Häuser an die Marienkirche anlehnen, am schwächsten und beträgt rund 11 m. Nach Westen verbreitert sich die Jopengasse bis auf 18—20 m, nach Osten zu weist die Brotbänkengasse 23,5 m Straßenbreite auf. Auch in der Heiligen Geistgasse begegnen wir ähnlichen Verhältnissen, sie ist im Westen schmal und erweitert sich an der Ziegengasse von 11 unvermittelt auf 23,5 m. Eine größere Gleichförmigkeit hat die Breitgasse, die sich von der Laternengasse bis zum Tor von 20,5 auf 24,0 m verbreitert.

Diese vom Mittelalter überkommene Straßenanlage wirkt sehr malerisch, weil die Straßen nicht schnurgerade verlaufen, sondern leicht gekrümmt und verschieden breit sind, wodurch überaus schöne Bilder entstehen. Zwar ist für die Hauptstraßenzüge auch die gerade Linienführung angewandt, doch ist auch dann die nach der Schnur gezogene Bauflucht-linie, wie sie etwa zur Zeit der landesfürstlichen Bautätigkeit herrschte, vermieden. Es ist so den Baumeistern Gelegenheit gegeben, das einzelne Haus durch kleine Verschiebungen in der Reihe abzuheben und so reizvolle Straßenbilder zu erzielen.

In diesem Zusammenhange seien nochmals die malerischen Abschlüsse der Straßen durch Tore und Triumphbogen erwähnt, die trotz mancher Unbequemlichkeiten, die sie für den Verkehr bedeuten, zweifellos erhalten bleiben müssen (Milchkannentor).

Hervorzuheben ist, daß die technischen Schwierigkeiten für die Straßenführung bei gleichen Bodenverhältnissen überall gleich waren, so daß sich der künstlerische Sinn frei betätigen konnte. Dieser Satz erfährt auch dadurch keine Einschränkung, daß gewisse Straßen wegen ihrer Anlehnung an die ehemaligen Befestigungen nur von ganz geringer Breite sind, da sie nur einen schmalen Gang zwischen den Häusern und den Wällen bildeten. Hierher gehört vor allen Dingen die Hintergasse, deren Breite an der Feuerwache 2,5 m, an der Ketterhagergasse 4,5 m beträgt,

[1]) Vgl. Bild 1.

um an der Melzergasse auf 6,5 m zu kommen. Ihre Fortsetzung nach der Mottlau zu, die Dienergasse, hat bei durchschnittlicher Breite von 5,0 m auch Stellen von 23,5 m Breite. An der Westfront der ehemaligen Umwallung haben die Kleine Gerbergasse (3,5 m), die Kleine Wollwebergasse mit 5,0 m, teilweise nur 4 m, und die Laternengasse (4,0—6,0 m) denselben Charakter.

Die letztgenannten Straßen haben uns nun schon zu der zweiten großen Gruppe geführt, den Aufteilungs- oder Nebenstraßen, die in der Rechtstadt zum Teil kaum mehr als Durchgänge sind. Ihre Breite ist dementsprechend gering und beträgt meist 5 bis 6 m. Noch schmaler aber sind die Berholdsche Gasse (4,5 m), die Kuhgasse (4,5 m), die Brocklosengasse (4—4,5 m), die Kleine Hosennähergasse (3,5—4,0 m) und die Ziegengasse (4,5—5,0 m). Der I. Damm hingegen erweist sich schon durch seine Breite (12,5—15,5 m) als Hauptverbindungsstraße. Auch im Westen haben die Querstraßen selbständigen Charakter als Geschäftsstraßen von genügender Breite, wie es besonders die Straßenflucht Große Gerbergasse (9,5—12,0 m), Große Wollwebergasse (16,0 m), Große Scharmachergasse (15,0 m) und ihre Fortsetzung bis zum Altstädtischen Graben ist. Der Grund, daß gerade der westlichste Straßenzug mit Nord—Südrichtung so breit angelegt ist, ist wohl in der Beschaffenheit des Bodens zu suchen, der hier aus Sand besteht und einen bedeutend besseren Untergrund abgab, als der Moor- und Sumpfboden weiter östlich. Für diese östlichen Querstraßen hat es sich wohl auch nicht gelohnt, für kostspielige Fundamentierung zu sorgen; sie sind zum Teil auch erst später bebaut worden und haben auch heute nur wenig eigene Häuser.

Von dem Kerne nach allen Seiten ausstrahlende Hauptstraßen vermitteln nun den Verkehr mit den anderen Stadtteilen. Nach Süden sind es in der „Vorstadt" die Fleischergasse (11—15 m breit) und der Poggenpfuhl, den die elektrische Bahn durchfährt. Die Thornsche Gasse verbindet die Vorstadt mit der Niederstadt und wird große Bedeutung erlangen, sobald die bauliche Entwicklung im Südosten einsetzen wird. Nach Nordosten führt an der Mottlau entlang die Lange Brücke und als Fortsetzung die Fischbrücke bis zum Brausenden Wasser. Durch eine Brücke ist dieser Weg mit dem Löschplatze Brabank und dem Schuitensteg verbunden. Die Bedeutung dieser Straße beruht auf ihrer Lage an der Mottlau. Hier legen die Personendampfer an, aber auch Waren werden hier gelöscht. Nach Norden verbindet der von der Marienkirche ausgehende Damm die Altstadt mit dem Kerne. An der Marienkirche hat der I. Damm eine Breite von 12,5 m, die sich jedoch bald auf 15 m erweitert und am Ende des IV. Dammes sogar 16 m beträgt. Durch die kurze Straße „Am Haustor" gelangt man in den Altstädtischen Graben; von hier an aber fehlt

eine gerade Straßenführung durch das Straßengewirr der Altstadt. Immerhin ist durch die Nätler- und Tischlergasse eine Verbindung mit dem Schüsseldamm und der Schichau-Gasse gegeben, so daß die Verkehrsstraße vom Olivaer Tor bis zur Marienkirche mitten durch die Stadt führt.

Auf dem durch Niederlegung der Wälle entstandenen Baugelände konnte von vornherein auf die Anforderungen des modernen Städtebaus Rücksicht genommen werden. Auf diesem Gelände wurde im Westen und Norden ein Gürtel von breiten, durch Mittelpromenaden geschmückten Straßen angelegt. Vom Leege Tor im Süden bis zum Olivaer Tor im Norden laufen die Straßen Wiebenwall, Karrenwall, Dominikswall (38 m), Elisabethwall (29 m) und Stadtgraben (20 m). Vom Hansaplatz ab bilden der Jakobswall und die Wallgasse (20 m) die Fortsetzung dieses Gürtels bis zum Schuitensteg. Von hier ab fehlt die Fortführung des Ringstraßensystems auf das östliche Ufer der Mottlau, zu dem eine Fähre den Verkehr vermittelt. Festungsanlagen verbieten hier einstweilen noch den Ausbau der Verkehrsstraße um die Niederstadt herum bis zum Leege Tor.

Überhaupt ist die Verkehrslage der Niederstadt heute noch ungünstig. Schuld daran ist die verhältnismäßig späte Entwicklung dieses Stadtteiles, die durch die Abschließung von der Rechtstadt durch die Speicher und die Lageranlagen auf der Speicherinsel verursacht ist. Das Areal, das im Westen von der Mottlau und dem Bassin, im Osten von der um die Mitte des 14. Jahrhunderts angelegten Neuen Mottlau und dem Kielgraben begrenzt wird, ist zum größten Teile durch Hafen- und städtische Industrieanlagen der Bebauung durch Wohnhäuser entzogen und hat eine scharfe Trennung zwischen der Niederstadt und dem Mittelpunkte der Innenstadt herbeigeführt. Die vorhandenen Verkehrsstraßen sind nicht imstande, diesen Mangel auszugleichen.

Die Speicherinsel ist vermittels zweier Brücken zu erreichen. Die Kuhbrücke führt von der Hundegasse aus durch die Münchengasse über die Mattenbudenbrücke in die Niederstadt. Da von hier aus aber eine Fortsetzung fehlt, kommt für den Durchgangsverkehr nur die Grüne Brücke mit der Milchkannenbrücke in Frage. Zwischen beiden läuft die Milchkannengasse, die den Langenmarkt mit Langgarten verbindet.

Die Straßen auf der Speicherinsel werden, mit Ausnahme der erwähnten Milchkannengasse, als Ladestraßen benutzt. Die durch die Straßen geführten Vollbahngeleise vereinfachen den Umladeverkehr ungemein. Auf dem linken Ufer der Neuen Mottlau sind außerdem noch geräumige Ladeplätze vorhanden. Hier legen zum Teil auch die dem Personenverkehr dienenden Dampfer an.

So steht denn die Niederstadt eigentlich nur durch die eine Verkehrsstraße der Milchkannengasse mit dem Kerne in Verbindung, da der

Thornsche Weg nur auf dem Umwege über die Vorstadt nach dem Stadtkerne führt. Die Straßen in der Niederstadt selbst sind breiter, als es der Verkehr erfordert. Hier war der Grund und Boden weniger wertvoll als in den übrigen Stadtteilen, und daher war auch die ganze ursprüngliche Anlage der Gebäudeverteilung weitläufiger. Selbst die kurzen Querstraßen weisen eine ungewöhnliche Breite auf, so die Schleusengasse mit 30 m, während die Strandgasse noch 2 m breiter ist. Bei der Schleusengasse liegt jedoch der Grund darin, daß dort früher Wasserkanäle angelegt waren. Steindamm und Mattenbuden, die wegen der Lage längs der Neuen Mottlau nur einseitig bebaut sind, Allmodengasse und Große Schwalbengasse mit Schilfgasse und als Hauptstraße die Weidengasse sind die drei großen Straßenzüge, die die Niederstadt der Länge nach teilen.

Die Breite der Weidengasse ist an den einzelnen Stellen sehr verschieden. Ecke Langgarten beträgt die Breite nur 9,5 m, erweitert sich aber am Königlichen Gymnasium plötzlich von 15 m auf 26 m; an der Strandgasse messen wir 29 m.

Die breiteste Straße der Niederstadt ist aber Langgarten, die Hauptverkehrsstraße, die einen Teil der durchgehenden Linienführung vom Kern zur Plehnendorfer Landstraße bildet. An der Milchkannenbrücke nur 34 m breit, erweitert sie sich bald auf 43 m und erreicht am Langgarter Tor sogar 45 m.

Wenden wir uns nun zur Betrachtung der öffentlichen Plätze. Daß die mittelalterliche Stadt auch in dieser Hinsicht großzügig angelegt ist, beweist die Tatsache, daß selbst in der Innenstadt Danzigs geräumige Plätze liegen. Allerdings hat sich die Bedeutung der Plätze für den Verkehr mit der Entwicklung verschoben. Heute sind neben dem Langenmarkt der Kohlen- und Holzmarkt die Hauptverkehrsplätze. Der Holzmarkt ist erst vor einigen Jahren mit Anlagen bedacht und dadurch dem Verkehr zum größten Teile entzogen worden. Er zeigt auch sonst nicht die ästhetischen und praktischen Vorteile einer mittelalterlichen Marktanlage, da er weniger durch Errichtung geschlossener Häuserfronten, als durch sternförmiges Zusammentreffen von Straßenzügen gebildet ist. Größer als notwendig ist der Heumarkt, der durch die Niederlegung der Wälle an Fläche gewonnen hat und heute noch einen unfertigen Eindruck macht. Breiter hingegen könnte der Bahnhofsvorplatz sein, der eigentlich nur den auf 55 bis 58 m verbreiterten Elisabethwall darstellt.

Bedeutungslos ist heute der Dominikanerplatz geworden, auf dem bis in die Neuzeit hinein die berühmten „Dominiks“ abgehalten worden sind. Man konnte daher auch die neue Markthalle ohne weiteres mitten auf den Platz setzen. Von hier führt der Altstädtische Graben nach dem

Fischmarkt, der bei einem Ausmaß von 115 : 31 m eher einer im Verhältnis zur Höhe der Häuser breiten Straße gleichkommt. In dem Radaunedreieck liegen das Hakelwerk und der Heveliusplatz. Alle diese Plätze in der Altstadt wirken in dem engen Gebäudekomplex sehr wohltuend, kommen aber als Verkehrszentren noch nicht in Frage.

Betrachtet man so das Straßennetz Danzigs, so muß man zu dem Resultate kommen, daß die allgemeine Anlage für die Entwicklung der Stadt nicht gerade vorteilhaft ist. Es fehlt an einer vorherrschenden Richtung in der Straßenführung. Die günstigste Lösung zumal, die Einführung und Durchleitung einer Heeresstraße, zu der durch Straßengabelung noch eine Parallelstraße hinzutritt, ist in Danzig nicht zu finden. Die geographischen Bedingungen und die ältere örtliche Anlage als Seestadt haben eine solche Entwicklung nicht möglich gemacht. Danzig liegt am Endpunkte der beiden Heerstraßen, die, von Stolp und Dirschau kommend, in einem stumpfen Winkel zusammentreffen und hierbei die Stadt im Westen berühren. Von diesem Punkte aus mußte die Verbindung mit der Mottlau angestrebt werden, die ihrerseits wieder die einheitliche Entwicklung des Straßennetzes verhinderte. Die Hauptstraßen mußten also von der Mottlau bis zum Schnittpunkte der beiden Landstraßen führen; der Holz- und Kohlenmarkt vereinigt gewissermaßen dieses System von Straßen zu einem Knotenpunkte, der wegen der ehemaligen Festungsanlage etwas nach Osten verschoben ist.

Die Verbindung mit den Vororten wird in der Hauptsache durch die ausgebauten Landstraßen vermittelt. Die eine kommt von Stolp und verbindet Zoppot und Oliva mit Langfuhr und Danzig. In Langfuhr bildet sie die 2 km lange und 25 m breite Hauptstraße. Ebenso lang ist bei doppelter Breite ihr Teil zwischen Langfuhr und Danzig, die Große Allee, die bis zum Olivaer Tor reicht. Durch den Stadtgraben und den Elisabethwall gelangt man zum Holzmarkt. Hier mündet die große Landstraße von Süden, von Dirschau über Praust nach Ohra, die am Petershagener Tor das Stadtgebiet betritt und dann über den Heumarkt hinweg ebenfalls zum Holzmarkt führt. Von hier gehen die Straßen nach Westen über Neugarten, Schidlitz und Emaus in den Kreis Danziger Höhe und nach Osten durch die Stadt, Langenmarkt, Milchkannengasse und Langgarten über Kneipab in den Kreis Danziger Niederung.

Nach Norden ist die Verbindung nicht so glatt. Auf das rechte Ufer der Weichsel führt vom Englischen Damm aus die Straße über die neu erbaute Breitenbach-Brücke. Das linke Weichselufer erreicht man durch die Schichau-Gasse, die zwischen der Schichau-Werft und der Waggonfabrik hindurch und dann am Ufer der Weichsel hin nach Neufahrwasser führt. Auch die elektrische Bahn benutzt diesen Weg.

Es sei hier noch kurz angefügt, daß die Pflastermaterialien — Reihen- und Bruchsteine — sowie die Platten für die Bürgersteige wegen der billigen Schiffsfrachten aus Schweden, Norwegen und Dänemark bezogen werden. Das gesamte Straßenpflaster umfaßt ein Areal von rund 816 000 qm [1]).

Zum Schluß seien noch einige Zahlen über die Entfernungen der einzelnen Siedlungselemente angeführt. Die Kilometerzahl ist immer von einer Ortsmitte zur anderen angegeben. Die Länge der Straße nach Zoppot beträgt von Danzig-Stadtmitte bis Langfuhr 4,5, Langfuhr—Oliva 4,8, Oliva—Zoppot 3,5 km, im ganzen 12,8 km. Stadtmitte—Schidlitz (Stadtgrenze) 2,5, bis Christinenhof 4,8 km. Stadtmitte—Neu-Schottland 3,4, bis Neufahrwasser 7,4 km. Stadtmitte—Alt-Schottland 2,0, bis Ohra 3,6, bis Vorstadt St. Albrecht 7,7, bis Praust 10,9 km. Stadtmitte—Heubude 4,4, bis Krakau 6,5, bis Westlich Neufähr 8,0 km.

Kapitel X.

Die Hausformen.

Bevor wir zur Besprechung der bebauten Fläche übergehen können, muß noch ein kurzes, zusammenfassendes Wort über die Hausformen, die in ihrer Verschiedenheit die Eigenart der Wohnstadt bedingen, gesagt werden. Für Danzig, das sich in der Innenstadt zum großen Teil die bauliche Eigenart früherer Jahrhunderte zu erhalten gewußt hat und mit diesen alten Architekturdenkmälern eine der reizvollsten Städte Deutschlands ist, hat die Kenntnis der voneinander wesentlich verschiedenen alten und neuen Hausformen für die Charakterisierung der einzelnen Wohnbezirke besondere Bedeutung. Im folgenden ist von einer Beschreibung einzelner Gebäude, die nur künstlerische Bedeutung hat, aus Rücksicht auf das Ziel der Arbeit Abstand genommen.

Der Grundriß sowie der innere Bau der Häuser Alt-Danzigs ist bis tief in das 18. Jahrhundert hinein unverändert geblieben. Es ist das hohe Zwei- oder Dreifensterhaus, das der Straße seinen Giebel zuwendet und bei seiner Schmalheit der Front eine große Tiefenausdehnung besitzt. Es ist die Hausform, die sich aus dem niederdeutschen Bauernhause entwickelt hat und von dort in das östliche Kolonialgebiet übertragen wurde.

Von der Straße aus betrat man die hohe, weiträumige Diele, die die ganze Breite des Hauses in Anspruch nahm und als Empfangsraum mit gediegener Pracht ausgestattet war. Von hier aus führte die oft kunstvoll

[1]) „Die Stadt Danzig", S. 167, Abschnitt Straßenanlagen, von Stadtbaurat Fehlhaber.

geschnitzte Wendeltreppe in die Wohnräume des ersten Stockwerks, wo die Prunkstube die ganze Frontbreite für sich beanspruchte, während die übrigen Wohn- und Schlafräume in den oberen Stockwerken und in den Räumen des Hinterhauses, das durch einen gedeckten Gang mit dem Vorderhause in Verbindung stand, untergebracht waren. Für den Hof stand nur ein beängstigend kleiner Raum zur Verfügung, der nicht wie in Oberdeutschland durch dekorative Anlagen geschmückt war.

Erst später wurde es Sitte, in der Diele noch ein niedriges Zwischengeschoß seitlich über dem Hauseingange einzufügen, die sogenannte Hangeetage, die nach der Diele zu eine fassadenartig ausgebildete Fensterwand hatte. Die Diele selbst wurde außerdem dadurch verkleinert, daß in den Kaufmannshäusern der hintere Teil in Kontorräume verwandelt wurde.

Das Danziger Patrizierhaus hatte an der Straßenfront noch einen besonders reizvollen Schmuck in dem Beischlag, einer erhöhten, die ganze Fassadenbreite einnehmenden Plattform, zu der eine steinerne Freitreppe hinaufführte. Diese Einrichtung erklärt sich am besten durch die häufige Überschwemmungsgefahr, wodurch die Danziger genötigt wurden, die Erdgeschosse ihrer Wohnungen in erheblicher Höhe über dem Straßenboden anzulegen [1]). So ist es erklärlich, daß die tiefer und näher am Wasser gelegenen Häuser der nach der Mottlau zu abfallenden Straßen die höchsten Beischläge aufweisen, zu denen bis zu 15 Stufen hinaufführen.

Diese typische heimische Grundrißanlage hat sich bis in die Neuzeit erhalten. Die verschiedenen Stilarten, die im Laufe der Jahrhunderte den Hausbau bestimmten, mußten sich dieser Hausform anpassen und konnten ihre besonderen Eigenarten nur im Fassadenbau zum Ausdruck bringen. Aus diesem Grunde hat es eine gewisse Berechtigung, von einem Danziger Stil schlechthin zu sprechen. Jedenfalls machen die Straßen, die nur mit diesen in die Höhe gereckten Einfamilienhäusern bebaut sind, einen einheitlichen Eindruck, der trotz der architektonisch bedeutenden Unterschiede in der Behandlung der Fassaden festzustellen ist [2]). Es sei mir daher gestattet, bei der späteren Betrachtung der bebauten Fläche von einem Danziger Stil zu sprechen, wenn ich jetzt kurz zusammenfasse, welche Baustile bei der Fassadengebung der einzelnen Häuser zu beobachten sind.

Aus der Zeit des ersten mächtigen Aufschwungs der Stadt unter der Herrschaft der Ordensritter sind so gut wie gar keine Privatbauten erhalten, und auch aus dem 15. Jahrhundert finden sich nur sehr wenige Häuser, so daß die mittelalterliche Gotik das heutige Straßenbild kaum

[1]) Richard Dähne, Die Beischläge in Danzig. Die Denkmalpflege, XII. Jahrg., 1910, S. 90. [2]) Vgl. Bild 2: Frauengasse.

beeinflußt. Für eine Stadt des ostelbischen Kolonialgebietes ist es erklärlich, daß Danzig zunächst keine selbständigen Schöpfungen auf dem Gebiete der Baukunst hervorbrachte, sondern sich an die Vorbilder anderer Völker, besonders die der Niederländer, hielt, von denen um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Renaissance übernommen wurde.

Die meisten Patrizierhäuser verdanken ihre Entstehung der Blütezeit des Freistaates von 1580 bis 1620. Es ist das die Zeit, wo die Niederlande im Kampfe für ihre Freiheit große Einbuße an ihrem Handel erlitten und die Danziger die Gelegenheit benutzten, mit Spanien und Italien direkte Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Die Danziger Kaufleute lernten auf ihren Reisen niederländische und italienische Kunst kennen und benutzten die erworbenen Reichtümer, um auch ihre Vaterstadt mit schönen Bauten zu schmücken, die dann auch die geschauten Vorbilder nicht verkennen lassen. Da Danzig im dreißigjährigen Kriege nicht wesentlich gelitten hat und auch in späteren Kriegen von umfangreicheren Zerstörungen verschont geblieben ist, so sind viele Bauten aus jener Zeit erhalten geblieben.

Bis zum Schluß des 16. Jahrhunderts blieb die italienische Richtung vorherrschend, die jedoch durch die Anpassung an die heimischen Verhältnisse, an das Klima und den Volkscharakter große Veränderungen erlitt. Diese nordische Renaissance läßt überall die vertikale Tendenz der Fassadenbildung erkennen, die in der Gesamtform der Hausfront ausgeprägt ist. Die horizontale ist nur schwach angedeutet.

Da für diese Formengebung und für die Anwendung von Beschlagwerk der Backstein nicht gut zu verwenden war, so wurde der Haustein aus Schweden bezogen, der für den Fassadenbau Verwendung fand.

Nach dem dreißigjährigen Kriege blühte der Barockstil in Deutschland überall auf und brachte auch in Danzig Veränderungen in der Behandlung der Fassaden hervor, die besonders im Giebelbau charakteristische Formen annahmen. Statt in vielfach gewundener Umrißlinie, strebten in der Rokokozeit die seitlichen Teile des Giebels in gleichmäßig verlaufender Kurve zu einem Mittelteil empor. „Die Wandflächen werden durch Gesimse nicht geteilt, sondern bleiben glatt für frei im Putz angetragene Ornamente oder vielleicht auch für Bemalungen [1].“ Auch für diese Wandelung vom Barock zum Rokoko sind in Danzig viele Beispiele zu finden. Besonders häufig sind auch kleinere Häuser mit Giebeln aus dem Zopfstil, die sich durch große Einfachheit auszeichnen. Der Bürger baute schlicht, nur nach seinem Bedürfnis; jeder überflüssige Schmuck ist vermieden. Oft kommt sogar das flache Dach zur

1) Danzig und seine Bauten S. 244.

Anwendung, das allerdings einen wesentlichen Teil des Danziger Stils zerstört.

In neuester Zeit haben die modernen Bedürfnisse der Großstadt diese schönen Bauten in den allermeisten Fällen zerstört oder doch verdeckt. Vor allen Dingen hat das Erdgeschoß gelitten. Die Diele ist verschwunden, und an ihrer Stelle befinden sich Läden, da gerade im Kerne der Stadt das Bedürfnis nach größeren Geschäftsräumen sehr stark war. Gleichwohl ist die Entwickelung der Rechtstadt zur Geschäftsgegend der Erhaltung der alten Baulichkeiten günstig gewesen; denn diese wären als Wohnhäuser längst nicht mehr zu benutzen gewesen und hätten Neubauten Platz machen müssen.

Wegen der Raumbeschränkungen und der überkommenen Bodenparzellierung finden wir im Kerne der Stadt ausschließlich die schmalen Giebelhäuser. Nach der Peripherie zu mischen sich auch Häuser mit breiten Straßenfronten hinein, wie sie das italienische Mietshaus zuerst ausgebildet hat. Aus der Zeit des Barock, für den die horizontale Ausdehnung der Gebäude charakteristisch ist, sind uns nur noch wenige Häuser, vornehmlich in der Niederstadt, wo die Patrizier ihre Landhäuser hatten, erhalten. Da infolgedessen in diesen Bezirken die Parzellierung den schmalen Hausbau nicht nötig machte, haben sich hier mit der Zeit die Häuser mit breiten Fronten immer stärker vermehrt.

Eine neue Bauperiode trat mit der Beseitigung der Wälle ein, und auf dem neuen Baugelände entstanden moderne Mietshäuser, die fast ausschließlich ohne Anlehnung an den heimischen Stil erbaut sind und allein dem Bedürfnis nach freier Lage und frischer Luft Rechnung tragen.

Kapitel XI.

Die Gliederung der mit Wohnhäusern bebauten Fläche.

Es ist nun die Frage, wie die innere Anordnung der bebauten Flächen in ihrer Gliederung am besten und klarsten darzustellen ist. Die Einteilung nach der Verwendungsart als Wohn-, Geschäfts- oder Fabrikgegend läßt noch immer die große Fläche der Wohnhäuser, die den Charakter der Stadt bestimmen, als eine Einheit bestehen, die sie durchaus nicht ist. Sieht man einen Plan der Stadt an, so erscheinen die einzelnen Häuserblocks vollkommen gleichwertig. Wo z. B. der Kern der Stadt liegt, ist gerade bei Danzig durchaus nicht ohne weiteres zu ersehen. Auch die Straßenführung läßt in dieser Hinsicht keine Schlüsse zu, und die Breite der Straßen ist geradezu irreführend.

Eine Möglichkeit zur Differenzierung der Häusermassen ist aber die Angabe der Höhe der Gebäude nach Stockwerken. Ich halte die Beobachtung der Stockwerkshöhe für ein gutes Mittel, die Großstadtsiedlung in ihrer Eigenart auch auf kartographischem Wege zur Darstellung zu bringen. Die Einzeichnung der Stockwerke gibt dem ganzen Kartenbilde Leben, und es gibt kaum einen anderen Weg, der klarer und deutlicher die siedlungsgeographischen Gesichtspunkte erkennen ließe. Alle Momente, die das Wesen der Großstadt ausmachen, kommen hierdurch auf irgendeine Weise zum Ausdruck, insbesondere die Verschiedenheit der Entwicklung und Bedeutung der einzelnen Stadtteile und ihre Wohndichte [1]).

Diese Gliederung nach der Höhe der Häuser hatte insofern eine gewisse Schwierigkeit, als Material hierfür nicht in dem notwendigen Maße vorhanden war. Selbst die Benutzung des Adreßbuches, die an sich keine genaue Beobachtung ermöglicht, kam für Danzig nicht in Frage, da im Verzeichnis der Straßen Danzigs nicht angegeben ist, in welchem Stockwerk die einzelne Familie wohnt.

Ich habe daher die eigene Wahrnehmung für das zuverlässigste Auskunftsmittel gehalten und habe mir beim Abgehen der Straßen möglichst genaue Notizen über die Höhe der Häuser gemacht. Bei dieser Gelegenheit konnte ich auch Beobachtungen über die Verbreitung der einzelnen Stilarten machen, die im folgenden verwertet sind.

Für die Innenstadt war es mir zunächst zweifelhaft, ob die oft nur ein Fenster breiten Giebeletagen mitzuzählen sind. In Anbetracht der Schmalheit der Häuser habe ich es getan, ebenso wie ich die „Hangeetage“ als selbständiges Stockwerk mitgerechnet habe. Eine Bemerkung über die angewandte Bezeichnung „Geschoß“, wonach allein die Höhe der Häuser für diesen Zweck angegeben werden kann, sei hier noch gemacht: Als eingeschossiges Haus ist das ebenerdige bezeichnet; das Haus mit einer Etage ist also zweigeschossig usw. Als Wohnräume ausgebaute Dachgeschosse sind mitgezählt worden.

Was als Resultat der Beobachtungen sofort ins Auge fällt, ist der Unterschied in der Bebauung der einzelnen Stadtteile, z. B. des Kerns im Verhältnis zu den Außenbezirken. Da, wo sich das öffentliche Leben der Stadt zusammenzieht, wird der Boden am meisten ausgenutzt werden müssen. Es kommt bei den hohen Bodenpreisen zur Überstockung, der allerdings nach oben hin durch baupolizeiliche Maßnahmen eine Grenze gesetzt ist. Aber man wird so weit wie möglich gehen, und in einem ausgebauten Kerne, der nicht mehr die Merkmale des Werdens zeigt, werden alle Häuser das Höchstmaß der zulässigen Stockwerkzahl

[1]) Hier sei besonders auf Karte IV hingewiesen.

erreicht haben. Wir erhalten also durch diese Angaben die Möglichkeit, den Grad der Entwickelungsfähigkeit eines Stadtgebietes zu erkennen, was ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist. Je mehr sich die Stadt dem Reifestadium nähert, um so geringere Höhendifferenzen werden sich in einer Straße oder in einem Stadtteile bei den einzelnen Häusern ergeben.

Die Abstufung oder Abflachung vom Kerne nach den Außenbezirken erfolgt aber nicht nach irgendeinem festen Schema. Meist ist es so, daß die bevorzugtere Wohngegend sich nach einer bestimmten Richtung ausdehnt.

Wenn auch nach Eberstadt[1]) die Überstockung im allgemeinen von den Außenbezirken ihren Ausgang genommen hat, um den Bodenwert zu erhöhen, so zeigt heute doch fast überall der Großstadtkern die größte Höhenausnutzung. Meist ist sogar baupolizeilich den hochwertigen, aber nicht sehr breiten Geschäftsstraßen eine stärkere Ausnutzung des Baugrundes nach der Höhe gestattet als anderen Bezirken; denn die zulässige Stockwerkzahl oder Höhe der Häuser richtet sich in modernen Städteanlagen nach der Breite der Straßen. Welches Bild bietet nun Danzig dar?

Mit ganz wenigen Ausnahmen, z. B. an der Nordseite des Langenmarktes, Ecke Hosennähergasse, haben wir in Danzig höchstens fünfgeschossige Häuser[2]). Und auch diese treten nirgends allein auf, sondern sind stets mit viergeschossigen vermischt.

Nur vier- und fünfgeschossige Häuser haben von Süden nach Norden fortschreitend folgende Straßen: Hundegasse, Langgasse, Langenmarkt, Jopengasse und Brotbänkengasse; zwischen den drei letzten die Große Wollwebergasse, Portechaisengasse, Große Krämergasse und Kürschnergasse; in Richtung des Bahnhofs der Holz- und Kohlenmarkt, ferner der Dominikswall, Elisabethwall und Stadtgraben mit ihren modernen Häusern. Dazu kommen noch die Rennerstiftsgasse und der Schild in der ehemaligen Jungstadt, jetzt neuzeitlich ausgebaute Wohnstraßen.

Diese Zusammenstellung zeigt, wie wenig Straßen in Danzig überhaupt eine Stockwerkzahl haben, wie sie im allgemeinen für den Unterschied zwischen einer Großstadt und einer Mittelstadt kennzeichnend ist, und wie sehr sich Danzig noch im Stadium der Entwicklung befindet. Dabei ist aber zu erwägen, daß gerade der Kern der Stadt noch alte Häuser überkommen hat, die zum großen Teil als Kunstdenkmäler vor dem Abbruch geschützt sind[3]).

---

[1]) R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1909, S. 109. [2]) Vgl. Bild 3: Langenmarkt.

[3]) Vgl. Bild 2: Frauengasse, ferner Bild 1 und 3.

Um ein Bild der Stadt zu bekommen, das den tatsächlichen Verhältnissen entspricht, müssen wir die Straßen zu Gruppen zusammenfassen, die vorwiegend vier- bis fünfgeschossige Häuser aufweisen. Es kommt ja auch vor, daß Häuser mit nur drei, ja zwei Geschossen durchaus den Eindruck hoher Häuser machen; das ist dann durch die Höhe der Geschosse bedingt. Ich habe hierbei bestimmte Fälle in der Breitgasse und in der Heiligen Geistgasse sowie in der Vorstadt im Auge. Vorwiegend vier- und fünfgeschossige Häuser haben wir in einem ganzen Komplex von Straßen, den ich durch seine äußersten Straßen bezeichnen will.

Im Süden bildet die Hundegasse die Grenze[1]), die dann über den Karrenwall, Dominikswall, Elisabethwall zum Holzmarkt geht. Von dort zieht sie sich weniger scharf mit der Breitgasse nach Osten bis zur Mottlau, dann an der Mottlau entlang zur Hundegasse zurück. Dieser Komplex greift nur an einzelnen Stellen über die angegebenen Grenzen hinaus. Vor allem macht sich der Einfluß des Bahnhofs bemerkbar, so daß noch folgende Straßen zu nennen sind: Stadtgraben, Töpfergasse, Pfefferstadt, Schmiedegasse, Junkergasse. Es sei daran erinnert, daß die Straßenzüge im Westen mit modernen Häusern bebaut sind. Solche Häuser finden sich auch schon auf dem Holz- und Kohlenmarkte, wo sich die Stilarten, Modernes und Altes, mischen[2]). Es finden sich in dieser Gegend auch sonst die härtesten Gegensätze dicht nebeneinander. So stehen auf dem Stadtgraben Häuser, die den neuzeitlichen Ansprüchen der wohlhabenden Bürger genügen, und nur wenige Schritte davon entfernt liegt die Weißmönchenhintergasse mit ihren niedrigen, verfallenen Häusern, die daran erinnern, daß die Straße vormals in einem toten Winkel in Richtung der Bastion Heiliger Leichnam an der Nordwestecke des Festungswalles lag; begeben wir uns jedoch an das nördliche Ende der Straße, so sind wir sofort wieder in einer ganz modernen Wohngegend.

Die bauliche Grenze gegen die Altstadt bildet im Norden die Karmelitergasse, der Kassubische Markt, das Nordende der Paradiesgasse, die Jakobsneugasse, demnächst die Artilleriekaserne und die Wallgasse. Der ganze Komplex nördlich dieser Linie ist bis zur Schichau-Werft mit modernen Wohnhäusern bebaut, die zum Teil Wohnungen der Beamten der Werften enthalten. Im großen ganzen liegt dieser Stadtteil um den Hansaplatz etwas abseits vom Getriebe der Großstadt. Es

---

[1]) Bild 13: Ketterhagergasse, südliche Nebenstraße der Hundegasse, hat schon niedrige Gebäude.

[2]) Bild 4: Holzmarkt.

finden sich schon dreistöckige Wohnhäuser, und zwar besonders in der Jungstädtischen Gasse, deren Name die einzige Erinnerung an die 1380 von dem Deutschen Ritterorden gegründete Jungstadt ist. Die vorerwähnte Jakobsneugasse zeigt die Merkmale des Überganges: Alte niedrige Häuser stehen neben hohen, neuaufgeführten Wohnbauten. Auch am Olivaer Tor sind noch einige alte Häuser zu sehen.

Der Gürtel der modernen Bebauung führt sodann weiter östlich um das Knie der Radaune herum an der Artilleriekaserne vorbei bis zur Großen Bäckergasse. Hier ist insbesondere der Schild auf dem Gelände der früheren Bastion Luchs gegenüber dem Heveliusplatze mit einem geschlossenen Block viergeschossiger, neuer Wohnhäuser bebaut. An der Nordwestecke des sonst noch freien Wallgeländes hat die Bebauung mit einigen fünfstöckigen Wohnhäusern begonnen.

Wir haben bisher die Straßen zwischen dem Kerne und dem eben besprochenen Gürtel moderner Bebauung unberücksichtigt gelassen. Es ist altes Stadtgebiet, das ganz den Charakter des Übergangs trägt. Der Baugrund hat hier erst in neuester Zeit infolge der aufsteigenden Entwicklung der Stadt an Wert gewonnen, und daher weicht das Alte langsam dem Neuen: Alte zwei- und dreigeschossige Häuser stehen neben neuen fünfgeschossigen Miethäusern. Wir wollen dieses Gebiet durch den Altstädtischen Graben in zwei Teile trennen. Dieser „Graben“ bildete in früherer Zeit als wirklicher Graben eine merkliche Scheidewand zwischen Altstadt und Rechtstadt und ist erst später zugeschüttet und als Straße bebaut worden. Infolgedessen zeigen die Häuser dieser Straße nicht den Danziger Stil und sind zudem niedrig und unansehnlich, so daß sie keineswegs den Eindruck einer Großstadtstraße macht[1]). Die Häuser sind namentlich am Ostende der Straße baufällig genug, um abgebrochen zu werden. Es finden sich denn auch zwischen Maler- und Tischlergasse schon Häuser neueren Stils, während sonst zwei- und dreigeschossige Häuser mit langen Fronten vorherrschen.

Je mehr sich die Straßen dem Kerne nähern, um so größer wird die Zahl der viergeschossigen Häuser. Auffallend ist, daß an den Ecken der Häuserblocks meist große moderne fünfgeschossige Häuser stehen, eine Erscheinung, die sich besonders auffällig an der Nordseite der Johannisgasse zeigt. Der Stil ist also nicht einheitlich. Während bis in die Breitgasse noch die alten Danziger Häuser vorherrschen, sind sie weiter nach Norden stark mit modernen untermischt.

Gehen wir jetzt über den Altstädtischen Graben nördlich in das alte Stadtgebiet, so ist der Eindruck überraschend. Vom alten einheimischen

1) Bild 6: Altstädtischer Graben, Ecke Fischmarkt.

Stil ist in diesem ältesten Teile der Stadt kaum eine Spur zu finden[1])! Aber das hat seine guten Gründe: Die alten Häuser waren in dieser Gegend meistens aus Holz erbaut, und daher haben hier Feuersbrünste oft den ganzen Stadtteil vernichtet. Es wurden dann endlich beim Neuaufbau massive Häuser errichtet. Aber das geschah in dem früher etwas vernachlässigten Arbeiterviertel, wo vor allen Dingen billige Wohnungen geschaffen werden mußten, ohne Anpassung an die bauliche Eigenart des übrigen Danzig und ohne Rücksicht auf die besondere geschichtliche Eigenart der Gegend.

In unserer Zeit bereitet sich hier ein gewaltiger Umschwung vor, der mit der Wertsteigerung des Bodens zusammenhängt. Es entstehen nach und nach moderne Mietshäuser für den minderbemittelten Bürgerstand, während die Arbeiterfamilien es wegen der gesteigerten Mietspreise vorzogen, nach Schidlitz und Ohra überzusiedeln. Eigenartig wirken gerade in dem Straßengewirr um das Hakelwerk die hohen neuentstandenen vier- und fünfgeschossigen Mietshäuser zwischen den alten Gebäuden. Das Hakelwerk selbst erinnert nicht mehr daran, daß wir uns hier auf ältestem Boden befinden.

Die beigefügten Photographien aus der Altstadt sollen veranschaulichen, wie die Häuser der verschiedenen Stilarten und Bauperioden in bunter Reihe abwechseln[2]). Besonders charakteristisch ist das Bild 9, das von dem St. Katharinen-Kirchensteig aus aufgenommen worden ist. Der auf dem Bilde sichtbare freie Platz ist übrigens erst in neuester Zeit durch Abbruch alter Häuser entstanden.

Von dem Stadtviertel diesseits der Mottlau ist noch die Vorstadt zu erörtern. Ein großer Gegensatz besteht nach dieser Richtung hin zwischen der Hundegasse, die noch ganz Geschäftsstraße mit durchweg vier- und fünfgeschossigen Häusern ist, und dem Vorstädtischen Graben, der, entsprechend seinem Namen, einst Scheidewand zwischen Rechtstadt und Vorstadt, jetzt den Übergang zu letzterer bildet[3]). Mit ihm haben wir den Kern auch der jetzigen Stadt verlassen. Die Häuser werden niedriger und einfacher, die Stilarten mischen sich[4]). Die Lastadie zeigt auf der Westseite Gebäude alten Stils; auf der Ostseite, wo sich bis ins 19. Jahrhundert hinein längs der Mottlau Schuppen und Ladeplätze befanden, stehen in krassem Gegensatze dazu neue vielgeschossige Mietshäuser. (Bild 12.) In der Vorstadt beobachten wir also wieder die für den Stand der Entwicklung bezeichnende verschiedene Höhe der ein-

---

[1]) Bild 7: Kleine Nonnengasse.

[2]) Bild 8: Pferdetränke am linken Radauneufer.

[3]) Bild 10: Vorstädtischer Graben, Ecke Poggenpfuhl.

[4]) Bild 11: Poggenpfuhl, Hauptverkehrsstraße der Vorstadt.

zelnen Häuser. Auffallend ist außerdem der Wechsel von besseren und einfacheren Wohnhäusern. Alles deutet darauf hin, daß diese Vorstadt einmal eine Zeit beginnender Entwicklung gehabt hat. Dieser Eindruck wird noch durch das Vorhandensein einer Anzahl öffentlicher Gebäude und durch das Auftreten größerer vier- und fünfgeschossiger Mietshäuser in der Mottlauer Gasse verstärkt. Dieses Aufblühen der Vorstadt fand aber ein plötzliches Ende, als nach der Niederlegung der Wälle der gesamte Personenverkehr vom Leege-Tor-Bahnhofe fort nach dem jetzigen Hauptbahnhofe verlegt wurde. Heute ist man bemüht, diesen Stadtteil durch Schaffung neuer Zufahrtswege wieder zu heben.

Ehe wir uns jetzt auf das rechte Ufer der Mottlau begeben, sei noch ein kurzes Wort über den Stadtteil gesagt, der sich an den Bischofs- und Hagelsberg anlehnt und früher durch die Befestigungen von der Innenstadt getrennt wurde. Es ist für die kleinen Verhältnisse der früheren Zeiten bezeichnend, daß dieses Stadtviertel als Außenwerk galt. Hier standen in Neugarten bis vor wenigen Jahren nur niedrige Häuschen mit Gärten. Denn nicht einmal diese Hauptverkehrsstraße war als Wohnstraße beliebt. So konnte in der Neuzeit durch Abbruch kleiner Landhäuser Platz für eine größere Anzahl der jetzt hier vorherrschenden öffentlichen Gebäude und einige wenige große Wohnhäuser geschaffen werden. Weiter im Süden des Stadtviertels liegen Wohnstraßen mit einfachen Bürgerhäusern. Nur ganz vereinzelt findet sich der Danziger Stil; meist sind die Häuser, die bis an den Fuß des Bischofsberges hinanreichen, jüngeren Datums. In der Südecke laufen die kurzen Parallelstraßen direkt auf den Berg zu und bilden auf diese Weise ruhige, vom Verkehr in keiner Weise berührte Wohnstraßen. Die Häuser sind einfach und haben im allgemeinen zwei bis drei Geschosse, während sie in der Bischofsgasse deren vier aufweisen.

Ein vollständig anderes Bild bietet uns nun die zwischen den beiden Armen der Mottlau gelegene Speicherinsel. Von der Langen Brücke aus sieht man die ganze malerische Speicherfront vor sich, die den einheitlichen Danziger Typ mit schmaler Giebelfront nach der Straße bzw. dem Wasser zu aufweisen. Sie haben oft eine recht stattliche Zahl von Stockwerken, obwohl sie nicht selten aus Fachwerk bestehen, während die wenigen modernen Schuppen und Lagerräume meist niedrig sind.

Die Nordspitze der Insel bis zur Milchkannengasse ist ausschließlich von Speicherräumen besetzt. In der Milchkannengasse selbst sind diese teils durch Einbau von Ladenräumen zu Geschäftshäusern umgewandelt, teils haben sie modernen vier- und fünfgeschossigen Häusern Platz gemacht, da die alten Speicher durch die Neuanlagen im Norden der Stadt an Wert verloren haben. Die der Milchkannengasse parallel laufen-

den Straßen, die die beiden Mottlauufer miteinander verbinden, sind zum größten Teil mit Speicher- und Lagerräumen besetzt, unter die sich Wohnhäuser mischen. Häufiger sind diese in der Mause-, Brand- und Adebargasse, seltener in der Judengasse[1]). Es sind zumeist schmucklose Bauten aus neuerer Zeit, deren Höhe äußerst verschieden ist. In der Mausegasse ist das viergeschossige Mietshaus vorherrschend, weil hier die Bebauung später eingesetzt hat. Daher bietet die Speicherinsel von Osten her durchaus nicht den Anblick, den man nach ihrem Namen erwarten sollte.

Die Niederstadt jenseits der Neuen Mottlau ist bisher in ihrer Ausdehnung durch den Ring der Befestigungen, an den sich außerdem noch militärische Anlagen und Fabriken anschlossen, stark behindert gewesen und ist es südlich von Langgarten noch. Hier hat sich das Areal zwischen den militärischen Anlagen und der Mottlau nach und nach zum Wohnbezirk entwickelt. Dasselbe ist in neuerer Zeit bei dem Gelände nördlich Langgarten der Fall. Die bauliche Entwicklung, die man durch Erschließung neuen Geländes und durch Schaffung besserer Verbindungen mit dem Kerne zu fördern bemüht ist, befindet sich noch in den Anfängen. Bemerkenswert für ihren augenblicklichen Stand ist es, daß gerade die Hauptstraßen der Niederstadt noch vielfach mit alten, niedrigen Häusern besetzt sind, zwischen denen hier und da solche neueren Stils emporwachsen. Wir können hier unmittelbar nebeneinander Häuser von fünf, vier und drei, ja zwei Geschossen beobachten, und es wird noch geraume Zeit vergehen, bis die alten Gebäude zum Abbruch und Neubau reif geworden sein werden.

In den Seitenstraßen, wo freies Baugelände zur Verfügung stand, also das Alte nicht erst verdrängt zu werden brauchte, sind schon jetzt neue Wohnstraßen mit modernen Häusern entstanden, die meist den Bedürfnissen des mittleren Bürgerstandes Rechnung tragen. Es sind das vor allem die St. Barbaragasse, die Trojan-Gasse, die Plankengasse und zum Teil auch der Englische Damm. Aus der Tatsache, daß hier die Nebenstraßen neuere und höhere Häuser haben als die Hauptstraßen, ersehen wir den Beginn einer neuen Entwicklung.

Übrigens hat die Niederstadt schon einmal in den 80 er und 90 er Jahren eine kurze Periode des Aufschwungs gehabt, der unter dem Einfluß des Leege-Tor-Bahnhofes eingesetzt und später, wie schon erwähnt, jäh aufgehört hatte. Aus dieser Zeit stammt die Bebauung des südlichen Teiles der Niederstadt mit etwas einförmigen, schematisch errichteten Wohnstraßen, von denen die Photographie der Straußgasse eine Vorstellung geben soll (Bild 15). Es laufen jedoch in unmittelbarer Nähe

[1]) Bild 14 läßt zwischen Speichern auch Wohnhäuser erkennen. Nordseite der Judengasse.

dieser Wohnstraßen, z. B. in der Fortsetzung des Thornschen Weges, noch Straßen, die mit niedrigen Gebäuden ganz den Eindruck abgelegener Vorstadtstraßen machen[1]). Solche Straßen finden sich auch im Norden der Niederstadt und in Kneipab, das, zwischen dem nun freigelegten Langgarter Tor und dem Vorwerk am Werdertor eingeschlossen, den Abschluß der bebauten Fläche nach Osten bildet. Zu beiden Seiten der nach Plehnendorf führenden Chaussee sind wegen der Rayonbeschränkungen nur noch einige Holzbaracken erbaut.

Versuchen wir, uns unter Zuhilfenahme der Karte IV die gewonnene Gliederung der bebauten Fläche der Innenstadt kurz zu vergegenwärtigen: Deutlich tritt der Kern mit seinen fast ausgeglichenen Stockwerkshöhen heraus, der sich nach dem Personenbahnhof zu etwas nach NW verschiebt. Hieran schließt sich der Gürtel neuer Bebauung vom Leege Tor über den Hauptbahnhof bis zur Mottlaumündung an. Dazwischen liegt im Norden des Kerns der aufstrebende Teil der Wohnstadt, in dem der Anteil der Rechtstadt durch den Altstädtischen Graben von der Altstadt getrennt wird. Im Süden des Kerns liegt die Vorstadt, die mit jenem Teile Danzigs in der Entwicklung nicht mehr hat Schritt halten können. Durch die Eisenbahn von der übrigen Stadt getrennt, liegt im Westen der Stadtteil Außenwerke.

Der Osten der Stadt ist durch die Mottlauarme und die durch diese gebildete Speicherinsel heute noch scharf vom übrigen Danzig getrennt. Die Niederstadt befindet sich jetzt wieder in schneller, aber örtlich ungleicher Entwicklung zur Wohnstadt.

Wenden wir uns nun zur Betrachtung der bebauten Fläche in den Vorstädten, so tritt uns ein einheitlicheres Bild entgegen. Die Rayonbeschränkungen haben, auch abgesehen von den schon erörterten geographischen Verhältnissen, das Zusammenwachsen der Vorstädte mit der Innenstadt bis in die Gegenwart hinein verhindert. Am nächsten kommen ihr noch Schidlitz, das nur durch das Neugarter Tor von ihr getrennt ist, sowie Ohra und Altschottland, die durch das Stadtgebiet mit ihr nahe zusammenhängen. Diese Vorstädte sind die Arbeiterviertel. Die Gebäude sind bei offener Bauweise meist zwei- und dreigeschossig. Wie stark aber auch hier schon die Eigenart der Großstadt wirkt, zeigt das Bild 17[2]). Es lehrt, daß auch in diesen Vorstädten geschlossene Bebauung und Überstockung Platz gegriffen haben. Die übrigen Vororte im Norden und Osten des Danziger Siedlungsgebietes tragen im allgemeinen einen mehr dörflichen Charakter. In Neufahrwasser und Weichselmünde

---

1) Bild 16: Hühnerberg.

2) Anfang von Schidlitz, Karthäuser Straße.

herrscht wegen des beschränkten Raumes ebenfalls geschlossene und halbgeschlossene Bauweise vor.

Eine besondere Behandlung verdienen die im Nordwesten an der Straße nach Stolp liegenden Vororte, und zwar wegen ihrer Bedeutung als bevorzugte Wohngegend der Danziger Bürger. Langfuhr läßt sich als der „Westen" der Stadt in nunmehr schon landläufigem Sinne des Wortes bezeichnen. Es hat durch die herrliche Große Allee, die mit vier Reihen prächtiger hundertjähriger Linden bestanden ist, die schönste Verbindung mit der Innenstadt. Die bebaute Fläche selbst wird durch die Eisenbahn in zwei ungleiche Teile zerschnitten, von denen der nördliche kleinere Teil meist geschlossene Bebauung mit dreigeschossigen Häusern hat. Im weitaus größten Teile Langfuhrs herrscht aber die offene Bauweise vor, wodurch der Charakter einer vornehmen Wohngegend gewahrt wird. Hier ist die Höhe der Häuser baupolizeilich auf drei Geschosse beschränkt.

Geschlossene Bauweise zeigt im südlichen Teile Langfuhrs außer einigen alten Wohnstraßen vor allem die Hauptstraße, da die Bodenwerte dieser Geschäftsstraße begreiflicherweise nicht unbedeutend sind. Die Zahl der Geschosse, die nach Westen zu abnimmt, schwankt zwischen zwei und fünf.

In Langfuhr befinden sich übrigens auch Gebäude einer der gemeinnützigen Bauunternehmungen, die im ganzen Stadtgebiet 508 Grundstücke aufzuweisen haben, nämlich eine Kolonie von Abegg-Häusern mit 110 Gebäuden[1]). So segensreich diese Einrichtungen zumal in einer Stadt wie Danzig sein mögen, wo ein starker Mangel an Kleinwohnungen vorhanden ist, so ist doch die Lage dieser einfachen, schmucklosen Häuschen gegenüber dem monumentalen Neubau der Technischen Hochschule zu bedauern. Die in den Jahren 1895—1897 erbaute Kolonie paßt jedenfalls heute nicht mehr in den Bebauungsplan der Umgebung. Ähnliche Kolonien sind übrigens in Legstrieß und an der Brösener Chaussee in der Nähe der Kaserne des Telegraphenbataillons geschaffen worden. Die bauliche Verbindung mit Schellmühl ist durch die von der Wohnungsgenossenschaft Neuschottland für die Angestellten der Kaiserlichen Werft erbaute Kolonie vorbereitet, für die das Reichsamt des Innern das Gut Schellmühl angekauft hat[2]). Erst im Kriege hat die Stadt das Zigankenberger Gelände von 260 ha zur Bebauung erworben, für das offene Bauweise vorgesehen ist.

[1]) Das Bild 18 zeigt als Beispiel für eine solche Kolonie die Abegg-Gasse am Südende der Niederstadt.

[2]) Nähere Angaben über diese gemeinnützigen Bauunternehmungen finden sich in den statistischen Jahresberichten der Stadt Danzig vom Jahre 1913.

Die Verbindung Langfuhrs in der Richtung nach Westen wird in baulicher Beziehung nicht, wie man annehmen sollte, durch die Chaussee, sondern durch die Landstraße hergestellt, die sich am Abhange der Höhe entlangzieht. An dieser Straße liegen die Pelonker Höfe, die sich bis nach Oliva hinziehen.

Auch in Oliva herrscht die offene Bauweise bei weitem vor. Nur in der Hauptstraße liegen zusammenhängende Häuserzüge. Die Danziger Straße, das ist die Chaussee nach Danzig, ist mit älteren Häusern besetzt, unter denen sich viele mit nur einem Geschosse befinden. Dies sind alte Bauernhäuser, die jetzt aber nur noch als Wohnhäuser dienen.

Ähnlich ist die Bebauung Zoppots verteilt. Geschlossene Bauweise findet sich in dem Straßenzuge Danziger Straße (Chaussee nach Danzig) über die Große Unterführung und die Seestraße bis zum Kurhause. Im übrigen ist die Bebauung offen. Die ältesten Häuser finden sich wieder an der Straße nach Danzig, wenn man von den an der Küste noch erhaltenen Fischerhäusern absieht.

Kapitel XII.

Die öffentlichen Gebäude.

Wesentlich beeinflußt wird das Stadtbild durch die öffentlichen Gebäude, deren Einteilung nach Art und Bestimmung und nach ihrer Lage zum Kern für uns von Interesse ist. Eine gewisse Gruppierung ist schon für die kartographische Darstellung notwendig. Ich bin mir von vornherein bewußt, daß eine solche Gliederung immer etwas Gezwungenes an sich tragen wird, weil es immer möglich sein wird, das eine oder das andere Gebäude einer anderen Gruppe zuzusprechen. Sie muß trotzdem versucht werden.

Bei einer Provinzialhauptstadt liegt es nahe, an eine Einteilung in städtische und provinziale Gebäude zu denken. Aber gerade hierbei wird sich eine klare Scheidung kaum durchführen lassen, ganz abgesehen davon, daß dadurch Gebäude mit den verschiedenartigsten Bestimmungen zu einer Gruppe vereinigt werden, was mir nicht ratsam erscheint.

Ich habe mich daher zu einer inneren Gliederung nach der Art der Verwendung entschlossen, die auch vom geographischen Gesichtspunkte aus nicht ganz ohne Wert sein dürfte. Die Masse der öffentlichen Gebäude möchte ich in drei Gruppen teilen:

1. Verkehrs- und Verwaltungsgebäude;
2. Kirchen, Gebäude für Kunst und Wissenschaft, für Krankenpflege und öffentliche Wohlfahrt;
3. militärische Gebäude einschließlich staatlicher industrieller Unternehmungen für den Militärbedarf.

Nun vereinigt zwar diese Einteilung in den einzelnen Gruppen noch Gebäude recht verschiedenartiger Bestimmung; doch wollte ich in der Differenzierung schon wegen der kartographischen Darstellung, die möglichst übersichtlich sein soll, nicht zu weit gehen. Außerdem zeigen gerade die gebildeten Gruppen in Beziehung auf ihre Lage zum Kern besondere Eigentümlichkeiten, die diese Einteilung auch vom siedlungsgeographischen Gesichtspunkte aus rechtfertigen.

Die Verkehrs- und Verwaltungsgebäude zeigen das Bestreben, sich dem Kerne zu nähern. In vieler Hinsicht sind sie Kristallisationspunkte, um die sich die privaten und besonders die Geschäftshäuser scharen. Galt das hauptsächlich für frühere Zeiten, wo das Rathaus oder später das fürstliche Residenzschloß der glanzvolle Hauptpunkt einer Stadt war, der oft schon äußerlich das Stadtbild beherrschte, so ist doch dieses System der neuzeitlichen Stadtanlage nicht ganz fremd.

Jedenfalls stehen aber auch heute noch alle Verwaltungsgebäude dem Kerne möglichst nahe, weil sie von allen Stadtgegenden möglichst leicht erreichbar sein müssen. Dazu kommt, daß sie ihre Nebenaufgabe, zu repräsentieren, nur erfüllen können, wenn sie eine günstige Lage im Strome des Verkehrs haben.

Der schlanke Bau des Danziger Rathauses nimmt denn auch den ersten Platz im Stadtbilde ein. Es steht am Ausgange der Langgasse, wo sich diese zum Langenmarkt verbreitert, so daß es von hier aus in voller Breite sichtbar wird[1]). Es ist ja die große Kunst mittelalterlicher Städteanlage, Monumentalbauten in die Straßenfront hineinragen zu lassen, um durch diese bevorzugte Stellung eine besondere Wirkung zu erzielen.

Fast unmittelbar neben diesem Wahrzeichen aufstrebenden Bürgertums, das im 15. Jahrhundert seine heutige Gestalt erhalten hat, steht der Artushof, 1370 — in jetziger Form 1477 — als Versammlungshaus der in der St. Georgenbrüderschaft geeinten vornehmen Bürger erbaut. Seit 1742 dient er als Börse.

In der Altstadt liegt nur das ehemalige Altstädtische Rathaus, das für diesen Stadtteil, der von der Rechtstadt bald in der Entwicklung überholt worden war, das einzige Verwaltungsgebäude geblieben ist.

Als infolge des Aufstrebens der neuen Provinzialhauptstadt auch neue Verwaltungsgebäude notwendig wurden, war man wegen der Schaffung geeigneter Bauplätze in großer Verlegenheit. Da in der Innenstadt wegen der Schmalheit der Grundstücke immer mehrere Häuser nebeneinander hätten abgebrochen werden müssen, war ein geeigneter

---

[1]) Es sei auch an dieser Stelle auf Bild 1 hingewiesen. Vorn rechts der Artushof, im Hintergrunde die Langgasse.

Baugrund nur schwer zu finden. Wie schwierig es war, in der Innenstadt das für größere Bauten notwendige Areal zu besorgen, zeigt die Baugeschichte der Hauptpost, die ihre heutige Gestalt erst nach vielen Um- und Erweiterungsbauten erhalten hat.

Billiger Baugrund war aber, wie schon erwähnt, auf dem Gebiete der damals noch sogenannten Außenwerke nach Schidlitz zu erhalten. Die Neugarten genannte Straße liegt für Verwaltungsgebäude auch sonst günstig, da sie zwar abseits vom Geschäftsverkehr, aber doch in der Nähe des Kerns liegt und von allen Seiten gleich gut zu erreichen ist. Auf diesem Gelände wurden die Gebäude der Provinzialverwaltung und der Gerichtsbehörden errichtet, desgleichen die Militärintendantur, die hier gleich erwähnt werden mag. In der Parallelstraße zu Neugarten, der Sandgrube, liegen die Landratsämter der Kreise Danziger Höhe und Niederung.

Es ist schon erwähnt worden, daß in der Vorstadt die bauliche Entwicklung nur langsam vor sich gegangen ist. Da deshalb die Lastadie lange Zeit nur einseitig bebaut war, war hier in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns noch geeignetes Bauland für Verwaltungsgebäude vorhanden. Die Oberpostdirektion und die Verwaltung der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn haben sich diese günstige Gelegenheit nicht entgehen lassen und haben am Winterplatz ihre Stätte gefunden. Auch für das Konsistorium wurde innerhalb der bebauten Stadt auf der Schäferei noch ein genügend großes Gebäude gefunden. Die weniger günstige Lage inmitten der Wasserverkehrsanlagen hat freilich in neuerer Zeit zu einer Verlegung dieser Behörde nach Neugarten geführt.

Nach der Niederlegung der Festungswälle an der Nord- und Westfront, die wegen ihrer gar nicht hoch genug zu schätzenden Wichtigkeit immer wieder Erwähnung finden muß, war eine neue Möglichkeit baulicher Entwicklung gegeben, und es wurde für die notwendig gewordenen Neubauten der Behörden von vornherein das erforderliche Baugelände zurückgehalten. So entstanden hier, von Süden aus nach Norden gezählt, die Landesversicherungsanstalt, die Polizeidirektion, die Reichsbank und daneben die Landesversicherungsanstalt der Provinz Westpreußen, sämtlich südlich des Hohen Tores gelegen. Von noch größerer Wichtigkeit war es für die Stadt, daß jetzt ein für die Anlage des Personenbahnhofs hervorragend günstiger Platz frei wurde. Wenige Städte haben diesem wichtigsten Verkehrsgebäude einen so bevorzugten Platz in unmittelbarer Nähe des Kernes geben können wie Danzig; daneben war noch Platz vorhanden, um auch, abgesehen von den Verwaltungsgebäuden der Eisenbahn, die Eilgüterabfertigung und ein Postamt hierher zu verlegen.

Das kann die Danziger mit der Tatsache aussöhnen, daß der Raum für die eigentliche Bahnhofsanlage beschränkt ist und wesentliche Erweite-

rungen, insbesondere der Anzahl der Bahnsteige, kaum möglich sein werden. Einem Bedürfnisse dazu würde freilich auch aus dem Grunde kaum Rechnung getragen werden können, weil der Raum für die nach Süden führenden Schienenstränge durch Häuser derart eingeengt ist, daß mehr als zwei Gleispaare nur nach Abbruch erheblicher Häusermengen verlegt werden könnten. Seitdem übrigens, insbesondere in der Nähe der alten Schichau-Kolonie, in Saspe und in Langfuhr, neue Abstell- und Güterbahnhöfe erbaut sind[1]), sind wohl auf dem Hauptbahnhofe wesentliche Mißstände nicht mehr hervorgetreten.

Die Eisenbahndirektion, die lange Zeit in den Gebäuden des Stifts zum Heiligen Leichnam am Olivaer Tor untergebracht war, hat in allerneuester Zeit eine neue, würdige Stätte auf dem Gelände des alten abgebrochenen Stadtlazaretts gefunden.

Zahlreicher und in sich wesentlich verschiedenartiger sind die Gebäude der zweiten Gruppe. Ihr gemeinsames Merkmal liegt in ihrer Bestimmung, unmittelbar kulturfördernde Einrichtungen in sich aufzunehmen, Einrichtungen also, die den religiösen, wissenschaftlichen und künstlerischen Bedürfnissen dienen.

Für die Gebäude dieser Art ist das Bedürfnis, sich an einer bestimmten, bevorzugten Stelle zusammenzudrängen, im allgemeinen nicht gegeben. Es ist im Gegenteil, insbesondere bei den Kirchen und Schulen, eine möglichst gleichmäßige Verteilung über die ganze bebaute Fläche erwünscht, damit diese Anlagen ihrer Bestimmung zu genügen vermögen.

Daß unter ihnen die künstlerisch schönsten und wirkungsvollsten Bauten im Mittelpunkte der Stadt stehen, findet in der erhöhten Bedeutung dieses Stadtteils in politischer und wirtschaftlicher Beziehung seine einfache Erklärung.

Unter den Kirchen ist vor allem die dreischiffige Marienkirche zu nennen, die eine der größten und schönsten Kirchen überhaupt ist. Sie ist in der Anlage der Rechtstadt von vornherein als Mittelpunkt gedacht; entsprechend sind die Straßen geführt, und zwar so geschickt, daß man von allen Seiten herrliche Blicke auf den Monumentalbau hat[2]), der uns mit seinem mächtigen, überragenden Turme inmitten des flutenden Lebens der Großstadt auf Schritt und Tritt an den höheren und idealen Inhalt des Lebens mahnt. Ob die Kirche durch eine Freilegung, von der besonders bei einem im Jahre 1907 erfolgten Einsturze zweier benachbarter Häuser geredet wurde, an Schönheit gewinnen würde, erscheint demnach mindestens sehr zweifelhaft.

---

[1]) Die Lage dieser Bahnhöfe ist aus Karte II ersichtlich.

[2]) Man vergleiche hierzu Bild 2.

Es ist leider untunlich, hier all die interessanten und schönen Kirchenbauten der Innenstadt zu nennen. Nur eine allen gemeinsame Eigentümlichkeit ihrer Lage sei erwähnt: Sie liegen zwar gleichmäßig über das Gebiet verteilt, meiden aber sorgfältig die Nähe der Mottlau. Das hat seinen Grund in dem dort befindlichen Sumpfgelände, das umfangreiche und nicht nur kostspielige, sondern für die Zeit der Erbauung der Kirchen auch äußerst schwierige Fundamentierungen erfordert hätte. Deshalb ist auch die ganze Niederstadt arm an Kirchen. Wie richtig die geübte Vorsicht war, zeigt das Beispiel der dem Wasser am nächsten gelegenen Johanniskirche. Sie mußte schon 1588 durch umfangreiche Verankerungen vor dem Untergange gerettet werden.

Gleich den Kirchen sind besonders die Bezirksschulen der Bevölkerungsdichte entsprechend gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt. Dagegen liegen die höheren Schulen, deren jede Gattung nur durch wenige, gewöhnlich sogar nur durch eine Anlage vertreten ist, vorzugsweise in der Innenstadt; denn da sie von den Bewohnern aller Bezirke benutzt werden müssen, sollen sie auch von überall gleich gut zu erreichen sein.

Bevorzugt ist hierin, wie auch in der Anlage anderer Baulichkeiten, nur Langfuhr, weil das Gelände zwischen dieser Vorstadt und dem Olivaer Tor für industrielle und geschäftliche Zwecke nicht freigegeben ist und sich daher vorzüglich für Gebäude des öffentlichen Interesses eignet. So hat am Anfange der Großen Allee (von Langfuhr aus gerechnet) der Neubau des Konradinums, einer höheren Lehranstalt mit Internat, Platz gefunden.

Als ferner die Unterrichtsverwaltung sich insbesondere dank den Bemühungen des Oberpräsidenten von Goßler entschlossen hatte, die für den Osten geplante neue Technische Hochschule nach Danzig zu legen, fiel die Wahl auf das dem Konradinum auf der anderen Seite der Großen Allee gegenüber liegende Gelände. Hier wurde der allen modernen Ansprüchen genügende und doch in harmonischer Weise der Eigenart des Danziger Stils angepaßte Bau in den Jahren 1900 bis 1904 auf einer nicht weniger als 6½ ha großen Fläche etwas von der Großen Allee entfernt errichtet. Es gibt wohl kaum eine Stadt im ganzen Osten, wo man einen geographisch derart günstigen Platz dafür hätte finden können, der unmittelbar an einem bevorzugten Wohnbezirke liegt und doch von der Innenstadt aufs bequemste zu erreichen ist.

An sonstigen Gebäuden der öffentlichen Wohlfahrt liegen auf dem erwähnten Gelände zwischen Langfuhr und Danzig noch die Provinzial-Hebammen-Lehranstalt in der Nähe des Konradinums, jenseits der Bahnlinie Danzig—Zoppot, und das neue Städtische Krankenhaus, das mit

seinen umfangreichen, in jeder Beziehung vorbildlichen Anlagen von der Hochschule nur durch einen schmalen Bergrücken getrennt ist. Auf derselben Seite wie die Hochschule liegen am Rande des Jäschkentaler Waldes die Provinzial-Blinden-Anstalt Königstal und das Katholische Lehrerseminar.

Theater, Museen und Bibliotheken liegen in Danzig in der Innenstadt, da jede dieser Einrichtungen naturgemäß nur einmal vertreten ist und allen Bezirken zugute kommen soll.

Was die in Danzig befindlichen militärischen Bauten betrifft, so ist es natürlich, daß sie sich an den damals noch bestehenden Ring der inneren Befestigungslinie anlehnten; denn abgesehen von den militärischen Vorzügen einer solchen engen Verbindung waren jene Stellen die entlegensten und deshalb als Wohngegenden am wenigsten gesuchten der ganzen Stadt. Solange dieser Ring bestand und schon an sich im Verein mit den Rayonbeschränkungen eine Ausdehnung der Innenstadt verhinderte, war das kein Schade. Nun aber, wo die Wälle mit den fesselnden Baubeschränkungen gefallen sind, legen diese militärischen Bauten sich als unerträgliches, aber naturgemäß nicht kurzerhand zu beseitigendes Hindernis der baulichen Entwicklung der Stadt in den Weg. Unbegreiflich freilich ist es, daß man noch jetzt derartige Bauten in solcher Lage errichtet.

Blicken wir nach Südwesten, um von hier aus die Reihe dieser Bauten durchzugehen[1]), so sehen wir die erst vor wenigen Jahren auf dem Exerzierplatz Petershagen errichtete Kaserne der Maschinengewehr-Abteilung. Diese verspricht denn auch nicht nur ein bauliches Zusammenwachsen der Innenstadt mit dem Stadtgebiet und Ohra, sondern auch einen Ausbau des Schienenstranges vom Güterbahnhof Ohra nach dem Hauptbahnhof, der gleichzeitig Danzigs Hauptverbindung, die mit Dirschau, aufnehmen muß, für lange Zeit unmöglich zu machen.

Weiter nach Osten liegen ältere militärische Bauten: die Königliche Fortifikation, das Exerzierhaus und jenseits eines kleinen Exerzierplatzes die Garnison-Waschanstalt. Dicht daneben nimmt die Wiebenkaserne einen ganzen Häuserblock zwischen Fleischergasse und Poggenpfuhl ein.

Auch die Niederstadt ist reich an militärischen Gebäuden, von denen zwei Infanteriekasernen und die alte Stadtkommandantur, jetzt das Dienstgebäude einer Division, mehr im Innern liegen, wogegen die ausgedehnten Anlagen der Königlichen Gewehrfabrik und der Königlichen Artilleriewerkstatt wieder unmittelbar an den Wall anstoßen. Über-

1) Man ziehe Karte IV zum Vergleich heran, wo der Ring der militärischen Anlagen klar in die Erscheinung tritt.

schreiten wir Langgarten, so finden wir am Kielgraben eine Reihe militärischer Magazine. Jenseits der Mottlau sind auf dem früheren Festungsgelände der Nordfront oder in Anlehnung daran die beiden Artilleriekasernen mit ihren ausgedehnten Stallungen erbaut worden. Hieran schließt sich nach Westen zu das große Areal des Korps-Bekleidungsamtes an. Zwischen diesen Gebäuden und der Weichsel dehnt sich die weite Fläche, die von den Anlagen der Kaiserlichen Werft eingenommen wird.

An der Westfront schließen die noch stehenden Befestigungen auf dem Bischofs- und Hagelsberge mit ihren Vorrats- und Unterkunftsgebäuden die Außenwerke vollständig von der Innenstadt ab. Das Neue Zeughaus und die Kriegsschule an der Promenade stehen mit diesen Anlagen in räumlichem Zusammenhang.

Innerhalb des besprochenen Ringes finden sich nur wenige militärische Bauten von geringerem Umfange, deren meiste Verwaltungsgebäude sind. Auf dem neuen Baugelände am Hauptbahnhof ist das Gebäude des Generalkommandos errichtet worden, und in dem entlegensten Teile der Altstadt, mit der Rückseite nach dem Altstädtischen Graben und dem Fischmarkte, steht das Garnisonlazarett.

Erwähnung verdient noch das aus dem Mittelalter überkommene künstlerisch hochbedeutsame Alte Zeughaus mit seinen beiden Fronten nach der Großen Wollwebergasse und dem Kohlenmarkte.

Außerhalb des Festungsringes liegen am Westende von Langfuhr die Kasernen der Leibhusarenregimenter, die Trainkaserne und die neu errichteten Gebäude des Telegraphenbataillons[1]). Außerdem sind an der Toten Weichsel eine Reihe von Forts angelegt, die die Hafeneinfahrt schützen sollen. Schanzen befinden sich in Brösen, auf der Westerplatte und in Neufahrwasser, wo auch noch die Kasernements des Fußartillerie-Bataillons liegen. Auch bei Neufähr schützen Forts die Einfahrt in die Weichsel.

Kapitel XIII.

Gewerbliche Gebäude.

Die Geschäftsstraßen sind nach geographischen Gesichtspunkten in zwei Gruppen zu trennen, in die Straßen des Kernes und die von dort nach den Wohnbezirken ausstrahlenden Hauptverkehrsstraßen. Gewöhnlich wird nur die erste Gruppe berücksichtigt. Und in der Tat ist auch die sogenannte City die ausgesprochene Geschäftsgegend, wo alle Straßen, auch die Nebenstraßen, so dicht wie möglich mit Läden und Büros besetzt zu sein pflegen. In Danzig ist diese City, der Kern, in langsamer

[1]) Auf Karte II ist die Lage dieser Bauten angedeutet.

Entwicklung begriffen. Wir haben bisher freilich den Stadtteil zwischen Hundegasse und Breitgasse, der Kleinen und Großen Wollwebergasse und der Langen Brücke schlechthin als Kern bezeichnet. Aber es ist dabei einmal zu bedenken, daß die Neben- oder Verbindungsstraßen hier nicht selten nur den Wert von Durchgängen haben und weniger selbständige Geschäftsstraßen sind. Es gehen ferner auch oft Grundstücke einer Hauptgeschäftsstraße von einer Straßenfront bis zur nächsten Parallelstraße durch; so besonders von der Langgasse aus nach der Jopengasse und der Hundegasse. Diese Straßen erhalten dadurch den Charakter von Geschäftsstraßen, ohne selbst ausschließlich von Geschäftshäusern besetzt zu sein. Überhaupt sind mit Ausnahme des Langenmarktes die östlichen Teile der angeführten Straßen an der Entwicklung zur Geschäftsgegend weniger stark beteiligt.

Interessant ist es, wie in dem Kern die Zahl der Bewohner immer mehr abnimmt. Die Straßen haben in dreißig Jahren 3023 Einwohner, das sind 22,2 % der Bevölkerung, verloren, und zwar in dem Zeitraum von 1905 bis 1910 allein 1166 Seelen. Für die sechs Hauptverkehrsstraßen können wir den Rückgang der Bevölkerung an der Hand beistehender Tabelle, die in ihrem ersten Teile (für 1880—1910) einer Zusammenstellung des Statistischen Amtes entspricht, verfolgen. Es sind die Zahlen des letzten normalen Jahres, nämlich 1914, hinzugefügt worden, und die Abnahme von 1910 bis 1914 zeigt, daß auch in neuester Zeit vor allem der Hauptstraßenzug ganz Danzigs, Langgasse und Langenmarkt, verhältnismäßig am meisten an der Citybildung beteiligt ist, so daß dieser Straßenzug den Geschäftsverkehr kaum bewältigen kann. Man hat daher schon daran gedacht, die Jopengasse mehr als bisher zur Entlastung heranzuziehen, was jedoch die Beseitigung der Beischläge in dieser Straße zur Folge haben müßte.

	Zahl der Einwohner					Abnahme		
	1880	1900	1905	1910	1914	1910 bis 1914	seit 1880	% seit 1880
Langenmarkt . .	705	581	579	503	421	82	284	37,8
Langgasse . . .	1080	765	675	595	491	104	589	54,5
Hundegasse . .	1615	1520	1452	1333	1211	122	404	25,0
Jopengasse . . .	775	803	790	674	594	80	181	23,2
Heilige Geistgasse	1914	1814	1800	1697	1563	134	351	18,3
Breitgasse . . .	2311	2097	1831	1704	1623	81	688	29,7
Zusammen	8400	7580	7127	6506	5903	603	2497	29,7

Infolge der Lage des Bahnhofs hat sich die Geschäftsgegend nach Westen und Nordwesten zu ausgebreitet. Es sind da in unmittelbarem

Anschluß an den Kern der Kohlen- und der Holzmarkt und fernerhin die von dem letzteren ausgehenden Straßen zu nennen, insbesondere die Töpfergasse und die Schmiedegasse mit ihrer Verlängerung, der Pfefferstadt. Die Spekulation hat versucht, auch die neuen Straßen am Bahnhof, den Dominikswall, den Elisabethwall und einen Teil des Stadtgrabens durch Einrichtung von Läden in den Untergeschossen der Häuser zur Geschäftsgegend zu machen; doch ist diese Entwicklung noch nicht weit vorgeschritten.

Durch die zweite Gruppe der Geschäftsstraßen, die vom Kerne nach den entfernter liegenden Bezirken auslaufenden Hauptverkehrsstraßen, findet eine Durchdringung der Außenbezirke mit Geschäftsstraßen statt. Dabei bleibt aber die Scheidung zwischen Geschäfts- und Wohnbezirken in aller Schärfe gewahrt. Eberstadt sagt darüber[1]), daß die Geschäftsmieten ihre Werte nicht allgemein ausstrahlen, sondern daß sie die Grundrente kontrahieren, d. h. sie in wenige Straßen zusammenziehen. „Gleich um die Ecke der Geschäftsstraße ist die Lage schon minderwertig oder zum Teil für Geschäftszwecke wertlos. . . . Die gute Geschäftslage entsteht nicht zugunsten, sondern eher auf Kosten der Nichtgeschäftsstraßen.“ Es sei darauf hingewiesen, daß wir in diesem Verhältnis der Geschäftsstraßen des Wohnbezirks zu ihrer Umgebung einen wesentlichen Unterschied zu den Geschäftsstraßen des Kerns zu sehen haben, wo auch die Nebenstraßen die Neigung zeigen, sich möglichst ausschließlich geschäftlichen Zwecken dienstbar zu machen. Dieser Unterschied ist derartig charakteristisch, daß man ihn geradezu als unterscheidendes Merkmal der beiden Gegenden bezeichnen kann.

Es ist noch zu bemerken, daß im allgemeinen die Häufigkeit der Geschäftshäuser und Läden in den Hauptverkehrsstraßen mit der Entfernung vom Kerne abnimmt.

Diese Art von Geschäftsstraßen zieht sich nach verschiedenen Richtungen in die Wohngegenden hin. Nach Norden zu erstreckt sich der Damm, der über die Tischlergasse in dem Schüsseldamm seine Fortsetzung findet. Daneben zeigt der Fischmarkt einiges geschäftliche Leben. Besonders aber ist die Lange Brücke zu erwähnen, wo eine ununterbrochene Reihe von zwar kleinen, aber gut beschäftigten Läden vom „Schwan“ bis zur Grünen Brücke reicht und viel zu der Buntheit des geschäftlichen Lebens beiträgt, das schon durch den Schiffsverkehr an sich hervorgebracht wird[2]).

[1]) R. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage. Jena 1909, S. 108.

[2]) Vgl. Bild 5: Lange Brücke mit dem aus dem 15. Jahrhundert stammenden Krantor.

Auch die Vorstadt ist infolge der nach Süden führenden Verbindungsstraßen nicht ganz dem geschäftlichen Leben entrückt, während die Straßen westlich der Eisenbahnlinie, auch Neugarten nicht ausgenommen, so gut wie gar keine Geschäftsräumlichkeiten aufweisen. Vom Kern nach Osten führt als einzige Geschäftsstraße die Milchkannengasse über die Speicherinsel. Sie setzt sich im Langgarten bis zum Ende der Niederstadt fort. Eine Abzweigung bildet eine Strecke lang Mattenbuden. Sonst ist aber die Lage der Niederstadt jetzt so ungünstig, daß selbst die Weidengasse nur sehr schwachen Geschäftsverkehr aufweist.

Naturgemäß haben die Vorstädte geringen Anteil am Geschäftsleben. Eine Ausnahme ist nur insofern zu machen, als die Entfernung der Vorstädte vom Kerne so groß wird, daß sie sich für Bedürfnisse, deren Befriedigung im Kerne zu umständlich oder zu kostspielig wird, zu einer gewissen Selbständigkeit entwickeln. Das ist in Neufahrwasser und vor allem in Langfuhr zu beobachten, wo sich in der Hauptstraße zwischen Markt und Brunshofer Weg eine ganze Reihe nicht unbeachtlicher Geschäfte, meist Filialen Danziger Kaufleute, niedergelassen hat.

Im allgemeinen waren bei der Besprechung der Geschäftsstraßen die gleichen Namen zu nennen, die im Kapitel „Straßen und Plätze“ schon Erwähnung gefunden haben. Um so wichtiger erschien es daher, die Geschäftsstraßen auf dem Plane in der besten Weise kenntlich zu machen. Da nun in Danzig reine Geschäftshäuser noch selten sind, die Höhe dieser Gebäude also für ihre Beurteilung wesentlich bleibt und jedenfalls nicht vernachlässigt werden darf, so sind die Geschäftshäuser nicht durch eine besondere Flächenfärbung, sondern durch einen breiten Strich an der Straßenfront kenntlich gemacht. Es ist selbstverständlich, daß bei der kartographischen Darstellung auf die Berücksichtigung einzeln stehender Geschäftshäuser verzichtet werden mußte, um die Klarheit der Übersicht nicht zu zerstören. Es sind also auf Karte IV nur die Straßen besonders bezeichnet, deren Häuser überwiegend Geschäftsräume enthalten. Um aber auch einen Überblick über die sonstige Verbreitung der Geschäftshäuser zu geben, ist die Zahl der Läden und Bureaus für jede einzelne Straße in der im Anhang beigegebenen Übersichtstabelle 6 aufgeführt worden, die so als Ergänzung zum Plane dient. Es sei noch bemerkt, daß die Angaben für Spalte 2 und 3 dem Stande von 1914 entsprechen; auf diese Weise konnten auch die wegen der Kriegsverhältnisse zur Zeit geschlossenen Geschäfte berücksichtigt werden.

Wenden wir uns jetzt den Anlagen zu, die unmittelbar dem großen Handel dienen, so fallen zunächst die Speicher ins Auge, die in ihrer Häufigkeit auf die einstige und jetzige Bedeutung des Handels für die

Stadt hindeuten. In früheren Jahrhunderten, wo Schiffe von nur geringem Tiefgange auch den gesamten Überseeverkehr vermittelten, war die Speicherinsel der eigentliche Mittelpunkt der Danziger Hafenanlagen. Heute ist die Speicherinsel durch die modernen Hafenanlagen entwertet, hat aber durch die Kriegsverhältnisse wieder an Bedeutung gewonnen. Es finden sich hier vor allem viele Kornspeicher, von denen die ganze Westseite der Insel zwischen der Hopfengasse und der Mottlau eingenommen wird. Durch die Speicherbahn wird es ermöglicht, daß die ankommenden und abgehenden Eisenbahnwagen unmittelbar in die Speicher entladen und aus ihnen beladen werden können. Auch die Querstraßen sind, wie wir schon gesehen haben, zum großen Teile mit Speichern und Lagerräumen bedeckt, während am Westufer der Mottlau als einzige massive Hafenanlage innerhalb der Rechtstadt das aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts stammende Krantor steht, dessen Flaschenzug noch benutzt wird.

Natürlich wird auch die Neue Mottlau dem Schiffsgüterverkehr nutzbar gemacht. Auf der Westseite befindet sich der Zollpackhof, auf dem sich vorzugsweise der Verkehr mit zollpflichtigen, für das Innland bestimmten Stückgütern abwickelt. Auf der Ostseite befindet sich der Ladeplatz für die Stückgüter des Binnenschiffsverkehrs.

Die modernen Hafenanlagen schließen sich nach Norden zu an und nehmen den ganzen Raum beiderseits des 1903 dem Verkehr übergebenen Kaiserhafens, der Toten Weichsel und des bis zur Mündung reichenden Hafenkanals ein. Überall finden sich neben einigen wenigen älteren Anlagen die modernsten Speicher- und Lagerräume. Auf dem Holm, der hauptsächlich den Zwecken der Kaiserlichen Werft dient, liegt an der Toten Weichsel der große neue Speicher der Landwirtschaftlichen Großhandelsgesellschaft, weiter flußabwärts erheben sich weithin sichtbar die beiden Speicher von Wieler & Hardtmann südlich von Neufahrwasser, und an der Hafenstraße sei noch der Speicher von S. Anker genannt. An allen Ufern laufen Schienenstränge hin, die einen bequemen Umschlag der Güter ermöglichen. Das Gleise am Hafenkanal und die des Weichselbahnhofs auf dem Westufer der Toten Weichsel laufen in der Weichseluferbahn zusammen, während man zur Erschließung des Geländes am Kaiserkanal unter großen Kosten einen Schienenstrang durch die Niederung und über die Tote Weichsel zwischen Heubude und dem Troyl auf einer Drehbrücke hinweg geführt hat. Die Verbindung dieser Bahn mit den Gleisen auf dem Holm stellt eine Eisenbahnfähre her. Die Gleise am Hafenkanal stehen an dessen Westende mit der Bahn Neufahrwasser—Danzig in Verbindung, die infolgedessen von jeher einen sehr starken Güterverkehr aufzuweisen gehabt hat. An diese Strecke sind auch die

Bahnanlagen des schon früher erwähnten Hafenbassins, des Freihafens, angeschlossen[1]).

Den Wegen der Hafenanlagen ist die Industrie gefolgt. Daß die Innenstadt, die den geringen Ansprüchen der gewerblichen Betriebe früherer Jahrhunderte selbst mit ihren aufs äußerste beschränkten Raumverhältnissen genügen mochte, den Raumbedarf der modernen Industrie nicht decken konnte, ist selbstverständlich. Es liegen nur einige wenige industrielle Unternehmungen darin, und dies sind fast ausschließlich kleinere Betriebe, die in der Häuserfront nicht wesentlich auffallen und verhältnismäßig wenige Arbeiter beschäftigen.

Die einzige ins Auge fallende Anlage ist die bereits erwähnte, aus der Ordensritterzeit stammende Große Mühle, die aber das Bild ihrer Umgebung, insbesondere der Katharinenkirche, nicht nur nicht stört, sondern sich damit zu einem harmonischen Ganzen vereinigt. Sie kann den Beschauer daran erinnern, welche Bedeutung der Getreide- und Mehlhandel schon in jener ältesten Zeit für Danzig gehabt hat.

Wo die Niederstadt, zumal mit früheren Holzfeldern, etwas größeren Anlagen Platz bot, sind, wie wir gesehen haben, militärische Unternehmen errichtet worden. Den Rest des dort verfügbaren Bodens hat sich die Stadtverwaltung für gemeinnützige Industrieanlagen gesichert, für die eine zentrale Lage neben der Nähe des schiffbaren Wassers fast unerläßliche Bedingung war. So erheben sich auf dem Inselzuge zwischen der Alten und Neuen Mottlau bzw. jener und dem Kielgraben die (alte) Gasanstalt, das Pumpwerk der Kanalisation und die Städtische Elektrische Zentrale. Unter den in dieser Gegend liegenden wenigen Privatunternehmen ist außer der Danziger Ölmühle noch die Westpreußische Zuckerraffinerie das bedeutendste.

So mußten die großen industriellen Unternehmungen der Neuzeit die Stadt verlassen. Sie nahmen ihren Weg naturgemäß entlang den Hafenanlagen, wo ihnen die doppelte Verkehrsstraße des auch für große Seeschiffe befahrbaren Wassers und der Uferbahn zur Verfügung stand. Es war zwar der sumpfige Baugrund nicht gerade günstig zu nennen; aber man hat weder Mühe noch Kosten gescheut, um besonders durch Auffüllen des Geländes mit neuem Erdreich dem Boden die nötige Festigkeit zu geben. So haben sich vom Löschplatz Brabank, in unmittelbarer Nähe der Innenstadt, aus an der Toten Weichsel, auf dem Holm und Am Kaiserhafen eine lange Reihe industrieller Anlagen erhoben, deren kleinste immer noch die größten der Innenstadt an Bedeutung übertreffen. Sie

---

[1]) Es sei auf Karte II verwiesen, wo das Wohngelände und das Areal der Hafen- und Industrieanlagen ersichtlich ist.

ziehen sich mehr oder minder dicht bis Neufahrwasser hin, wo am Hafenkanal nach Brösen zu eine der bedeutendsten, die große Zuckerraffinerie, ihre Stätte gefunden hat, während in sachlichem Zusammenhange mit ihr auf der anderen Seite der Bahn Neufahrwasser—Danzig die Melassefutterfabrik Conrad Meyer G. m. b. H. steht.

Die Aufzählung all dieser Unternehmungen würde zu weit führen [1]). Es sei nur noch an die Waggonfabrik und die Filiale der Chemischen Fabrik Pommerensdorf erinnert. Ein Industriezweig muß aber besonders erwähnt werden, der Schiffbau, der noch heute die erste Stelle in Danzig einimmt. Es liegt auf der Hand, daß Danzig mit seinen großen und ruhigen Wasserflächen — denn die Weichsel ist „tot"! — der Anlage von Werften hervorragend günstig ist. Es kam diesen auch außerordentlich zugute, daß dem großen Weichselbogen, an dem ihre hauptsächlichsten Teile liegen, durch die Anlage des Kaiserhafens fast der gesamte Schiffsverkehr entzogen wurde.

An kleineren Werftunternehmen sind die Johannsensche Werft auf der Landzunge zwischen Weichsel und Mottlaumündung und ihr gegenüber auf dem rechten Weichselufer die Kahnbauanstalt von Wojan zu nennen. Größere Arbeiten führt die Werft von I. W. Klawitter auf dem Polnischen Haken bei Strohdeich aus. Als Großwerften sind die Kaiserliche (ehemalige Königliche) und die Schichau-Werft zu bezeichnen. Die Kaiserliche Werft, die Kriegsschiffe bis zur mittleren Größe baut, nimmt außer der Südspitze des Holms das Gelände an dem Weichselbogen von der Mottlaumündung an bis zum Holzraum ein. Durch diesen getrennt, schließt sich die Schichau-Werft an, die heute die größten Kriegs- und Handelsschiffe baut.

Das Industriegelände hatte bis vor kurzer Zeit auf die Ufer der Toten Weichsel oberhalb der Mottlaumündung nicht übergegriffen. Es hatte dort nur im Anschluß an den Holzhafen eine Reihe von Holzschneidemühlen ihre Stätte gefunden. Neuerdings hat mit der Errichtung der Eisenbahnhauptwerkstätte auf dem Troyl die industrielle Erschließung auch dieser Gegend begonnen.

Abseits der besprochenen Hauptindustriegegend finden sich auch noch in den vornehmlich als Wohngegend benutzten Vorstädten kleinere Fabriken, wie z. B. in Ohra eine Fabrik für Eisenkonstruktionen und in Langfuhr außer der Danziger Aktien-Bier-Brauerei in der Nähe des Bahnhofes die Chemische Fabrik von Dr. Klett und Dr. Speidel, die 1914 an 100 Arbeitskräfte beschäftigte. Doch sind dies vereinzelte Erscheinungen ohne Bedeutung für die Gliederung der bebauten Fläche.

---

1) Zahlen über das Areal standen leider nicht zur Verfügung.

Kapitel XIV.

Die wirtschaftlichen Zwecken nutzbare unbebaute Fläche.

Die durch die Befestigungen gegebene räumliche Trennung von Innenstadt und Vorstädten ist, verbunden mit der Weiträumigkeit der nach allen Richtungen ausstrahlenden Vorstädte, der Grund dafür, daß die Stadtgemeinde über eine sehr große Fläche unbebauten Landes verfügt, die weit über die eigentliche Stadtanlage hinausragt.

Gewiß war die ursprüngliche Stadtanlage für die Verhältnisse im Mittelalter sehr weiträumig; denn die Städte suchten das Stadtgebiet, das sie mit Mauer, Wall und Graben umzogen, möglichst weit zu bemessen, da sie auf eine große Zahl von Zuwanderern von dem platten Lande rechnen mußten, welche die Freiheit der Stadt anlockte. Außerdem aber bedurfte die Stadt größerer, durch Befestigungen geschützter Freiflächen für den Fall einer Belagerung, und so wurden Höfe, Gärten, Äcker, Weinberge, ja Klöster mit ihrem umfassenden Grundbesitz in die Stadtumwallung einbezogen[1]).

Erst durch den großen wirtschaftlichen Aufschwung in der Mitte des vorigen Jahrhunderts wurde der verfügbare Raum innerhalb der äußeren Stadttore zu klein. Zunächst wurden, wie schon erwähnt, die freien Plätze der Mottlau entlang, die als Holzfelder gedient hatten, mit Fabrikgebäuden besetzt. Dann mußten alte baufällige, wenn auch architektonisch oft sehr schöne Gebäude vielstöckigen Wohnhäusern Platz machen.

Diese Notbehelfe erwiesen sich aber nicht als ausreichend, und der Mangel an verfügbarem Baugrund wurde erst behoben, als die Wälle im Jahre 1895 niedergelegt wurden. Hierdurch wurde eine neue Periode der baulichen Entwicklung eingeleitet, die erst durch den gegenwärtigen Krieg eine empfindliche Störung erlitten hat. In diesem liegt der Grund dafür, daß die großen Strecken zwischen dem Heumarkt und der Bastion Gertrud, wo unter anderem auch das neue Theater Platz finden soll, unbebaut sind. Während hier auf dem Karrenwall erst die Ostseite mit Häusern besetzt ist, fehlen diese auf dem Wiebenwall noch gänzlich. Übrigens harrt auch der ganze Nordring zwischen der Kaiserlichen Werft und der Artilleriekaserne noch der Bebauung.

Von großer Bedeutung verspricht das Gelände zu werden, das durch die Niederlegung der Bastion Braunroß und Roggen in jüngster Zeit auf dem rechten Mottlauufer an der Nordseite der Stadt gewonnen worden

1) Vgl. die allgemeinen Erörterungen über diese Frage bei Eberstadt, S. 227.

ist. Dies Gelände soll das Bindeglied zwischen den Industrieanlagen auf dem Troyl und dem Holm und der Niederstadt werden und dadurch die wirtschaftliche Lage dieses Stadtteiles heben. Da die Stadtgemeinde den Boden erworben hat, kann sie durch sinngemäße Parzellierung des eingeebneten und erhöhten Baugeländes sowie durch die Anlage von Plätzen und öffentlichen Bauten als Kristallisationspunkten der Bebauung einen bestimmenden Einfluß auf den Gang der Entwicklung ausüben.

Sonst ist in dem Innern der Stadt, abgesehen von einem größeren Areal in der Altstadt, wo sich das Spendhaus befand, freies Gelände für Verkehr und Industrie nicht zu finden. Doch kann vielleicht an der Peripherie hier und da eine etwas intensivere Ausnutzung von Flächen ermöglicht werden, die heute nur Lagerzwecken dienen.

In nächster Umgebung der Innenstadt haben die Rayonbeschränkungen überall freies Gelände gelassen, das nach ihrer wenigstens im Westen bald zu erwartenden Aufhebung der mächtig aufstrebenden Stadt bessere Dienste wird leisten können als bisher, wo es nur als Lagerplätze Verwendung finden konnte. Auch die Vorstädte haben dank ihrer früher geschilderten geographischen Lage mit Ausnahme von Schidlitz und Neufahrwasser noch immer unbeschränkte Ausbreitungsmöglichkeiten. Langfuhr, wo vor der Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Danzig Besitzungen von 7 ha zu finden waren, ist jetzt zwar dichter bebaut, kann sich aber ohne Schwierigkeiten bis Brösen ausdehnen. Die Stadt hat sich durch den Erwerb des Gutes Weißhof, dessen Äcker bis nach Glettkau reichen, das nötige Baugelände gesichert, um der Entwicklung die im Interesse der Allgemeinheit liegende Richtung zu geben. Die ersten Anfänge wurden dazu kurz vor dem Kriege mit der Anlage einer breiten Straße gemacht, die sich von der Großen Allee abzweigt und bis nach Brösen durchgeführt werden soll. Südlich der Großen Allee hat die Stadtgemeinde 1917 das 258 ha große Zigankenberger Gelände angekauft, wodurch eine einheitliche, zielbewußte bauliche Weiterentwicklung der westlichen Vorstädte gesichert ist.

Nicht so einfach war die Erschließung der Nordostfront der Stadt. Doch sind auch hier die Schwierigkeiten, die der weiche Untergrund der Bebauung durch massive Gebäude entgegensetzte, nun endgültig behoben, und wir sehen, daß sich die unbebaute Fläche zwischen der Stadt und dem Vorort Neufahrwasser immer mehr verringert. Auch das Gelände östlich des Kaiserhafens ist für die Erweiterung der Industrie- und Hafenanlagen sehr geeignet, und die Anlage neuer Hafenbassins auf dem Troyl ist nur durch den Krieg hinausgeschoben worden.

Östlich vom Troyl steht der Stadt das ganze unbebaute Gelände der Nehrungsinsel zwischen der Weichsel und dem Meere zur Verfügung,

das zwar zum großen Teile von der städtischen Forst und den Rieselfeldern eingenommen wird, aber auch für die bauliche Entwicklung der Ortschaften Heubude, Krakau und Neufähr unbeschränkte Möglichkeiten offen läßt. Das Gebiet auf der Südseite der Weichsel, das politisch nicht mehr zu Danzig gehört, ist wegen seiner tiefen Lage für eine Bebauung nicht günstig. Eine Ausdehnung der bebauten Fläche nach dieser Richtung liegt vorläufig auch in niemandes Interesse. Es werden vielmehr die östlichsten Teile des Stadtgebietes vornehmlich der Land- und insbesondere der Gartenwirtschaft dienstbar gemacht, während diese im Westen immer mehr zurückgedrängt wird. Denn hier ist in der geologischen Beschaffenheit des Bodens die Vorbedingung für gesunde und angenehme Wohnbezirke gegeben, die sich dann auch mit großer Schnelligkeit herausbilden und den herrlichen Wäldern des Höhenrandes zustreben.

Durch die große Fläche unbebauten Landes ist Danzig im Verhältnis zu anderen Stadtgemeinden in großen Vorteil gesetzt. Nicht unerwähnt mag bleiben, daß sich im Stadtbezirk selbst noch ausgedehnte Gutsbezirke befinden, die der Bevölkerung die so notwendige frische Milch für die Säuglingsernährung liefern können.

Für die bauliche Entwicklung der Stadt ist es von ausschlaggebender Bedeutung, daß von dem 6428 ha (vgl. Tabelle II) großen Stadtbezirk 2561 ha Eigentum der Stadtgemeinde und 67 ha städtische Stiftungen sind. Außerdem hat die Stadt in den anliegenden zum Siedlungsgebiete gehörigen Gemeinden noch 762 ha Grundeigentum.

Kapitel XV.

Höfe, Gärten und Parkanlagen.

Bei Besprechung der unbebauten Fläche müssen auch die Höfe und Gärten besondere Berücksichtigung finden, da sie in hygienischer und sozialer Hinsicht große Bedeutung haben und auch wichtige Aufschlüsse über die Wohndichte geben können.

Man kann sich von vornherein sagen, daß innerhalb der Festungswerke für Höfe und Gärten wenig Platz vorhanden sein wird. Der verfügbare Raum mußte soweit als irgend angängig für Wohnstätten ausgenutzt werden, wobei man für moderne Begriffe weit über das zulässige Maß hinausging.

Sehr kleine Hofräume — von Gärten ganz zu schweigen — hat vor allen anderen Stadtteilen die Rechtstadt, was seinen Grund einmal in der bekannten Schmalheit und Tiefe der Häuser und der Dichtheit der Straßen hat. Zweitens spricht aber der Umstand mit, daß vor den Toren der Stadt wegen der Rayonbeschränkungen für industrielle Bauten und massive

Lagerräume keine Stätte war und daß infolgedessen dafür nur der Raum hinter dem Wohnhause zur Verfügung stand. Es mag sein, daß auch die Beischläge den für den Hof verfügbaren Raum stark verringert haben, wenn auch anderseits die Straßen mit wenigen Ausnahmen kaum mehr eine erhebliche Verengerung vertragen hätten. Die Beischläge konnten außerdem als ein bescheidener Ersatz für einen Vorgarten dienen, bis sie jetzt zum großen Teil dem Verkehr haben weichen müssen.

In der Vorstadt und im Norden, in den Straßen der ehemaligen Jungstadt, liegen die Verhältnisse besser. Die Häuserblocks sind größer, und so bleibt zwischen den Häusern mehr Raum für die Höfe und bescheidene Gartenanlagen. Auf der Speicherinsel dagegen dürfen wir nicht viel Raum für Höfe und Gärten erwarten, weil jeder Platz für Lagerräume, die oft von einer Straßenfront zur anderen durchgehen, Verwendung gefunden hat und auch in dieser Gegend naturgemäß ein Bedürfnis für solche Anlagen nicht vorhanden war. In der Niederstadt haben nur die schmalen Häuserblocks im Südwesten, die von den Straßen Grüner Weg, Wiesengasse und Weickhmanns-Gasse gebildet werden, ein wenig freien Platz gelassen. Die Häuser besetzen hier nur eine Front der Blocks, während die andere durch die Höfe erfüllt wird.

Fast noch schlimmer als in der Rechtstadt steht es in der Altstadt, wo nach Abbruch der kleinen Häuschen dieselben Blocks mit hohen, Mietkasernen fast gleichenden neuen Häusern bebaut wurden, so daß für den Hofraum fast nichts mehr übrig blieb. Aber auch inmitten der alten Häuser ist ausreichender Platz für Höfe nicht vorhanden. Die Stadtverwaltung ist bemüht, durch Anlage von Zierplätzen in der Innenstadt deren gesundheitliche Verhältnisse nach Möglichkeit und selbst auf Kosten des Verkehrs zu heben. Darüber ist später zu sprechen.

In den Vorstädten herrscht viel weitläufigere Bebauungsart, da hier von Anfang an Beschränkungen durch die Umwallungen nicht in Frage kamen und es sich in den meisten Fällen um Einzelhäuser handelt, zu denen geräumige Höfe und teilweise recht große Zier- oder gar Nutzgärten gehören. Weite Hofflächen haben die Häuser in den langgestreckten Vorstädten Ohra, Schidlitz und Emaus. An einzelnen Stellen ist jedoch auch hier die geschlossene Bauweise, zum Teil als halb offener Reihenbau, verbreitet, die das Bedürfnis nach intensiverer Ausnutzung der Fläche voraussetzt[1]).

Im weiten Westen Danzigs ist zum großen Teile offene Bebauung geradezu vorgeschrieben, und besonders Langfuhr zeichnet sich durch reizvolle, inmitten von Gärten oder Gärtchen liegende Häuser aus. Die Baugenossenschaften, die in Schellmühl, Schottland und einzelnen Teilen

[1]) Bild 17: Anfang von Schidlitz, Karthäuser Straße.

von Langfuhr ihre Kolonien haben, ziehen aus Billigkeitsrücksichten den Gruppenbau vor.

Es bleibt uns nun noch übrig, das Wesentliche über die Zahl und Verbreitung der öffentlichen und privaten Gärten kurz zusammenzufassen. Ehemals besaß die Stadt auf und zwischen den Wällen schöne und schattige Promenadenwege, die nun mit deren Niederlegung verschwunden sind. Im Innern fehlten, wie in allen Städten mit Festungsgürteln, gärtnerische Anlagen, für die im Mittelalter weder Verständnis noch Bedarf vorhanden war. Die wenigen vorhandenen Plätze waren Märkte, auf denen sich das öffentliche Leben in weit stärkerem Maße als heute abspielte, und wo daher für gärtnerischen Schmuck kein Raum war. Wenn sich später vielleicht hier und da ein für Gartenanlagen günstiger Platz gefunden hatte, so wurde er für andere Zwecke verwandt.

Die vollständig veränderten Anschauungen der neueren Zeit bewirkten, daß man möglichst viele dieser Plätze mit Parkanlagen schmückte, wenn sie auch des verhältnismäßig kleinen Areals wegen einen hohen Wert nicht erlangen konnten.

Die älteste Anlage dieser Art ist der in der Vorstadt gelegene ehemalige Buttermarkt, der zu Ehren des früheren Oberbürgermeisters von Winter den Namen Winter-Platz erhielt. Im Jahre 1892 wurde ein kleiner Exerzierplatz im Süden der Stadt, der Wallplatz, mit Rasenflächen angelegt und mit zwei sich rechtwinklig kreuzenden Lindenalleen bepflanzt. 1893 wurde der erste Erholungsplatz der Altstadt, der Hevelius-Platz, angepflanzt[1]). Gleich im Jahre darauf wandelte man am benachbarten Karpfenseigen die alten Bleichplätze längs der Radaune in Anlagen um, während größere Geländeaufschlüsse am Schild Landstreifen längs des Radauneufers frei werden ließen, deren schöner Schmuck die Hängeweiden am Rande des Wassers sind. Die genannten drei Anlagen der Altstadt sind 1912 durch das kleine Rasenstück am Rammbau zu einer Gesamtfläche von nur 42 a zusammengefaßt worden.

Im Jahre 1904 wurde zugleich mit der Errichtung des Kriegerdenkmals auf dem Holzmarkt dieser Platz bepflanzt. Freilich wurde er dadurch dem Verkehr entzogen, dem er dringend notwendig war.

Etwas größere Flächen wurden für Parkanlagen durch die Niederlegung eines Teiles der Wälle gewonnen, auf deren Gelände nach dem Muster moderner Stadtanlagen breite, mit Mittelpromenaden geschmückte Straßen entstanden, die sich am ehemaligen Jakobstor zu der 124 a großen Anlage des Hansaplatzes erweitern. Ausgedehnter ist der kleine

[1]) Das Zahlenmaterial ist entnommen aus: „Danzig, Monographien deutscher Städte“ und „Die Stadt Danzig, ihre geschichtliche Entwicklung und ihre öffentlichen Einrichtungen“.

Irrgarten vor dem Hohen Tore, der von dem Radaunekanal durchflossen wird. Die bedeutendste und schönste Parkanlage Danzigs ist der vor dem Olivaer Tor an der Großen Allee angelegte Steffens-Park, der durch Hinzunahme des alten Lazarettkirchhofes zu einer Größe von 581 a erweitert worden ist. Auf der anderen Seite der Großen Allee ist ein 150 a großer Spielplatz gelegen, der aber nach der neuerdings erfolgten Anlage des Heinrich-Ehlers-Spielplatzes hinter dem neuen Lazarett anderer Verwendung harrt. Weiterhin wird die Große Allee bis Langfuhr hin von den grünen Anlagen der Kirchhöfe begleitet, deren Reihenfolge nur durch die mit Vorgärten geschmückten Villen Zigankenbergs und den kleinen Exerzierplatz unterbrochen wird. So ist zwischen Danzig und Langfuhr eine Gesamtanlage von großer Schönheit geschaffen worden, wie sie nur wenige Städte aufzuweisen haben. Der Uphagen-Park in Langfuhr bildet einen vortrefflichen Abschluß jener vierreihigen, in ihrer Art einzig dastehenden Lindenallee, die der Bürgermeister Daniel Gralath in den Jahren 1768—1770 pflanzen ließ.

Mit Ausnahme kleinerer Plätze sind hiermit alle öffentlichen gärtnerischen Anlagen der Stadt angeführt, und es sei nur noch kurz darauf hingewiesen, daß in Danzig auch größere Privatgärten, besonders in den Außenwerken und in der Niederstadt, nicht fehlen. Doch ist ihre Zahl gering. Der in Ohra liegende Hoenesche Park von 13,8 ha ist durch Stiftung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Weit mehr beeinflussen die Kirchhöfe das Stadtbild, die durch ihren Baumschmuck angenehm ins Auge fallen. Vor allen Dingen sind die Friedhofsanlagen zu nennen, die sich am Fuße des Hügels- und Bischofsberges auf einem Gelände hinziehen, das der Bebauung nicht zugänglich war. Außerdem bieten die Straßenpflanzungen, besonders in den Straßen mit Mittelpromenaden, einen gewissen Ersatz für die fehlenden Parks; denn auch die Baumreihen in den Straßen sind sehr wohl imstande, dem Stadtbilde ein freundliches Aussehen zu geben.

Sind auch diese Gartenanlagen innerhalb des bebauten Geländes nicht gerade sehr groß und zahlreich, so wird dieser Mangel nicht so sehr empfunden, weil Danzig in unmittelbarer Nähe der Wohnbezirke über große Wälder verfügt, von denen zwei noch im politischen Stadtbezirk selbst liegen, nämlich der zum Seebade Westerplatte gehörende öffentliche Park von 32 ha und der städtische Jäschkentaler Wald in Langfuhr mit 51 ha. Der schöne, vorzugsweise aus Buchen bestehende alte Baumbestand und die Bergkuppen, die weite Rundblicke gewähren, machen diesen Wald zu einem herrlichen Erholungsplatze für die Danziger. Im Tale liegt die Jäschkentaler Wiese, auf der Volksfeste abgehalten werden. Im Gutenberg-Hain ist eine Freilichtbühne eingerichtet worden.

Aber auch hiermit ist die Zahl der Erholungsstätten keineswegs erschöpft. Es gibt überhaupt wenige Städte, die eine so reizvolle und vielgestaltige Umgebung haben wie Danzig. Am Gestade des Meeres, gehört doch eine 12 km lange Uferlinie zum Stadtgebiet selbst, sind Strandpromenaden angelegt, die die Seebäder miteinander verbinden, und auf der Danziger Höhe ziehen sich die schattigen Waldungen der Olivaer Forsten bis weit über die Grenzen des Siedlungsgebietes hinaus. Es sei in diesem Zusammenhange auf den ausgedehnten Olivaer Schloßpark hingewiesen, der mit seinen Teichen, Rasenflächen und uralten Baumbeständen zu den schönsten seiner Art zählt.

Hat also Danzig auch keinen Stadtpark im eigentlichen Sinne, so mag abschließend gesagt sein: Danzig braucht keinen Stadtpark; die an Naturschönheiten überreiche Umgebung bietet unvergleichlich mehr und Schöneres, als es die beste Kunstanlage tun könnte.

Es sei eine kurze Übersicht über die gärtnerischen Anlagen angeschlossen, die den „Monographien deutscher Städte, Danzig" entnommen ist: [1])

Anlagen 1913.

	Zahl	Fläche in qm
Parkanlagen	3	76 050
Gartenanlagen und Spielplätze	34	155 770
Schmuckanlagen	11	24 665
Anlagen an Schulen . . .	8	7 880
Wirtschaftliche Anlagen . .	3	11 980
Zusammen	59	276 345

Straßenpflanzungen 1913.

	Anzahl	Straßenlänge m	Bäume
In der inneren Stadt . .	71	26 080	3 491
Nach den Vororten . . .	8	12 878	3 588
Langfuhr, Hochstrieß . .	40	15 520	3 036
Schidlitz	6	3 200	434
Neufahrwasser	15	4 660	1 046
Zigankenberg	6	1 930	374
Altschottland, Stadtgebiet .	4	3 680	1 041
Neuschottland, Schellmühl	7	5 125	650
Zusammen	157	73 073	13 660

[1]) Park- und Gartenanlagen. A. Allgemeines. Von Stadtrat Knochenhauer. S. 187.

Die Gesamtfläche der Gartenanlagen ist innerhalb der letzten 15 Jahre von 9,07 ha auf 27,63 ha, also auf das Dreifache gegen 1895 gestiegen. Die Anzahl der Bäume hat sich um die Hälfte des früheren Bestandes vermehrt.

Kapitel XVI.

Die Wohndichte.

Im folgenden können wir uns nun der Frage nach der Wohndichte zuwenden, nachdem wir in den vorhergehenden Kapiteln alle diejenigen Verhältnisse kennen gelernt haben, die von Einfluß darauf sind, nämlich die bebaute und unbebaute Fläche und die Stockwerkhöhe der einzelnen Häuser. Es leuchtet aber ein, daß die bisher gemachten Beobachtungen für eine exakte Angabe der Wohndichte nicht ausreichen, da sie wohl einen Aufschluß über die Wohnungsmöglichkeiten, nicht aber über die tatsächliche Verteilung der Bevölkerung geben. Wir müssen also zur Berechnung der Wohndichte die Anzahl der Haushaltungen und der Bewohner der einzelnen Häuser zur Grundlage nehmen.

Es wäre wohl wünschenswert gewesen, die Wohndichte für die einzelnen Häuserblocks zu bestimmen, da man auf diese Weise das beste Bild von den wirklichen Wohnverhältnissen erhalten hätte. Leider aber war es nicht möglich, das Areal der Häuserblocks festzustellen, da Angaben über die Fläche der einzelnen Grundstücke nicht zugänglich waren.

Es war auch nicht möglich, die Zahl der Haushaltungen für die einzelnen Straßen zu ermitteln, da das hierzu nötige statistische Material nicht zur Verfügung stand. Es stehen uns nur die Angaben für die einzelnen Stadtteile aus dem Jahre 1912 zur Verfügung, die für einen allgemeinen Überblick ein hinreichend genaues Material bieten (Tabelle 5) [1].

Hiernach kommen in Danzig durchschnittlich 6 Haushaltungen auf ein Grundstück. Die Zahlen für die einzelnen Stadtteile geben bezeichnende Aufschlüsse über die herrschende Wohnweise. Mit Ausnahme von St. Albrecht, das wir als dörfliche Siedlung ansprechen können, weist die Rechtstadt mit 4,0 Haushaltungen auf ein Grundstück die niedrigste Ziffer auf. Wir wissen, daß der Grund hierfür in der Tatsache liegt, daß die alten Patrizierhäuser in die Höhe gereckte Einfamilienhäuser sind und daß sich die Rechtstadt immer mehr zur Geschäftsstadt entwickelt. So finden sich unter 1425 bewohnten Grundstücken 225 mit 1 Haushalt und 765 mit 2 Haushaltungen. Die ungünstigste Ziffer weist die Niederstadt mit durchschnittlich 7,9 Haushaltungen auf 1 Grundstück auf. Die Durchschnittszahl von 7,1 Haushalten für die

[1]) Der Stoff für folgenden Abschnitt ist den Jahresberichten des Statistischen Amtes, herausgegeben von Dr. A. Grünspan 1912 und 1913, entnommen.

Altstadt läßt ihre Entwicklung zur modernen Wohnstadt erkennen. Die Altstadt hat für Grundstücke mit 16 und mehr Haushaltungen die höchste Ziffer, nämlich 93, und bleibt in der Durchschnittszahl hinter der Niederstadt, die 88 Grundstücke mit 16 und mehr Haushaltungen aufweist, nur deshalb zurück, weil noch eine große Anzahl kleiner alter Häuser vorhanden ist.

Welche Hausform in den einzelnen Bezirken herrscht und wie die Bodenparzellierung beschaffen ist, das können wir auch aus der Behausungsziffer ersehen, die die Anzahl der Bewohner auf ein bebautes Grundstück angibt. Die Einwohnerzahlen für die einzelnen Straßen, die für das Jahr 1914 vom Statistischen Amt freundlichst zur Verfügung gestellt worden sind, konnten als Grundlage für die im Anhange angeführten Tabellen benutzt werden. Aus diesen ist die Durchschnittsziffer für die Straßen zu ersehen. Die Straßen sind in den Tabellen möglichst nach ihrer geographischen Lage geordnet, damit sie ein anschauliches Bild von der Verschiedenheit der Bebauung in den einzelnen Stadtteilen zu geben vermögen (Tabelle 6a und b).

Es macht sich wieder die Tatsache geltend, daß in der Rechtstadt fast nur Einfamilienhäuser stehen. Die Behausungsziffer bleibt sehr oft unter 10, und nur in wenigen Straßen, die alle dem Kerne nicht mehr angehören, geht sie über 20 hinaus.

Die neuen Straßen auf dem ehemaligen Wallgelände an der Westseite zeigen im Durchschnitt eine größere Behausungsziffer, da sie vornehmlich Wohnzwecken dienen. Größer noch ist die Zahl für die neuen Häuser nördlich vom Hansaplatze, während die der Bezirke der Altstadt innerhalb des Radauneknies dahinter zurückbleibt. Die Behausungsziffer nimmt also vom Kerne nach den Außenbezirken etwa in dem Maße zu, wie die Geschäftslokale abnehmen.

Als Beispiel hierfür seien die aus der Tabelle errechneten Durchschnittswerte für den 2. bis 4. Damm und für deren Fortsetzung nördlich der Radaune, dem Schüsseldamm, und der Schichau-Gasse, angeführt:

Reihenfolge der Straßen vom Kern aus nach Norden	Auf 100 bewohnte Häuser kommen Geschäftshäuser	Behausungsziffer (auf 1 Wohnhaus kommen Einwohner)
2. Damm	83,3	6,2
3. Damm	52,9	16,4
4. Damm	61,5	23,3
Schüsseldamm	23,3	26,0
Schichau-Gasse	13,5	39,1

Die Berechnung der Wohndichte hat im allgemeinen die Resultate ergeben, die nach unserer Beschreibung der Wohnbezirke (Kapitel XI) zu erwarten war. Es erübrigt sich daher eine nähere Erklärung und Beschreibung der einzelnen Teilergebnisse, die im Anhange übersichtlich zusammengestellt sind (Tabelle VIa und b).

Kapitel XVII.

Schlußbetrachtung.

Die natürliche Grenze des Siedlungsgebietes.

Überblicken wir am Schluß unserer Betrachtung noch einmal das ganze Siedlungsgebiet nach den dargelegten Gesichtspunkten, so ergibt sich folgende Gliederung: Den Mittelpunkt bildet der durch die Hunde-, Gr. und Kl. Wollweber-, Breitgasse und die Lange Brücke begrenzte Kern, um den sich der Wohnbezirk der Innenstadt legt. Durch den Gürtel des Gebietes der Rayonbeschränkungen getrennt, strahlen von hier die Wohnvorstädte aus, und zwar nach Westen in weit größerem Umfange als nach den anderen Richtungen. Während die bebaute Stadt an der Ostfront der Befestigungen ihr Ende hat, dehnt sie sich nach der entgegengesetzten Richtung mit einigen Unterbrechungen durch unbebautes Gebiet bis Zoppot aus.

Die Hafen- und Industriegegend nimmt wie der Wohnbezirk ihren Ausgang vom Innern der Stadt. Sie schiebt sich als breites Band vom Rangierbahnhof bei Ohra auf dem Gebiete zwischen den Mottlauarmen zur Toten Weichsel fortlaufend, mitten durch die dicht bewohnte Innenstadt hindurch, um dann die ganze Nordfront bis zum Meere hin einzunehmen. Eine andere Ausstrahlung dieses Gebietes findet zu beiden Seiten der Toten Weichsel bis nach Neufähr statt. Das Industriegebiet wird von einigen Wohnbezirken durchsetzt, die meist von Arbeitern und Beamten der verschiedenen Betriebe belegt sind. Hierunter sind Neufahrwasser, Weichselmünde und Heubude die größten.

Bei der Art, in der Wohn- und Industriebezirke über ein verhältnismäßig sehr großes Gebiet verstreut sind, taucht von selbst die Frage nach einer Abgrenzung des Siedlungsgebietes Danzig gegen den Landbezirk auf. Zur Beantwortung dieser Frage sind zwei Gesichtspunkte im Auge zu behalten:

1. Die Bebauung der zum Siedlungsgebiete zu rechnenden Fläche muß städtisch beeinflußt sein;
2. das durch eine Grenze zu umschließende Gebiet muß eine zusammenhängende Fläche bilden.

Die erste Voraussetzung wird von allen Orten erfüllt, deren Bewohner in Danzig ihrem Beruf nachgehen, also nicht oder wenigstens nicht mehr ausschließlich als Landwirte oder landwirtschaftliche Arbeiter tätig sind. In solchen Orten müssen sich Hausformen herausbilden, die sich den städtischen immer mehr nähern; denn die Bewohner, die an der Kulturproduktion der Stadt Anteil und infolgedessen ihre Arbeitsstätte in den Fabriken und Kontoren der Stadt haben, können nicht mehr die Hausformen brauchen, wie sie der landwirtschaftliche Betrieb erfordert.

Das Stadtgebiet umfaßt nun das ganze Gelände, das zwischen diesen einzelnen städtisch beeinflußten Siedlungen liegt, da die Verbindungswege naturgemäß nicht ausgenommen werden können und das dazwischen liegende Terrain früher oder später für die Ausbreitung der bebauten Fläche verwandt wird oder sonst den Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung dient, z. B. in Parkanlagen. Außerdem muß aber auch darauf Bedacht genommen werden, daß die natürliche Grenze des Siedlungsgebietes nicht etwa Flächen trennt, die geographisch eine untrennbare Einheit bilden.

Versuchen wir es nun, nach diesen Gesichtspunkten die natürliche Grenze des Siedlungsgebietes Danzig festzustellen[1]):

Beginnen wir im Osten, wo das politische Stadtgebiet bis zum Weichseldurchstich reicht. Nun aber bildet das Areal zu beiden Seiten des Durchstichs eine untrennbare Einheit, und außerdem weist Bohnsack als Badeort und Wohnort der Danziger Bevölkerung — es sind hier besonders in letzter Zeit Villen zum Sommeraufenthalt entstanden — enge Beziehungen zur Stadt auf. Die Grenze führt also in größerem Abstande von der Toten Weichsel, die ja als Holzhafen dient, nach Westen, und zwar schließt sie die industriellen Anlagen, hier also durchweg Schneidemühlen an der Krakauer Kämpe und am Rückfort, ein. Die Abgrenzung nach dem Werder ist schwer zu ziehen, jedenfalls muß das Gebiet der Holmbahn, die bei Ohra nach Osten umbiegt, mit eingeschlossen werden, trotzdem die städtisch beeinflußte Zone schon mit den Befestigungswällen der Niederstadt ihren Abschluß findet.

An der Straße nach Dirschau erfährt nun das Siedlungsgebiet die typische Ausbuchtung längs der Hauptstraße. Es ist die Frage, wie weit die von Danzig beeinflußte Zone gerechnet werden darf. Das Pfarrdorf St. Albrecht weist schon starke ländliche Formen auf, was besonders im Hausbau zum Ausdruck kommt. Trotzdem dient es noch in großem Maße als Wohnort für Arbeiter Danziger Fabriken, so daß mir seine Einbeziehung nicht fraglich erschien. Dasselbe gilt aber dann auch für

[1]) Auf Karte I ist die Grenze des Siedlungsgebietes nach Maßgabe der erörterten Gesichtspunkte eingezeichnet.

Praust, das noch in den Vorortverkehr der Danziger Eisenbahn einbeschlossen ist, was auf die regen Beziehungen zu Danzig hindeutet. Daß weite Strecken ländlicher Bebauung, wo hauptsächlich Gartenbau betrieben wird, zwischen Praust und der Stadtmitte liegen, darf uns nicht stören, das ist auch sonst der Fall. Eigenartig ist nur, daß hier das Siedlungsgebiet durch seine Abhängigkeit von der großen Straße eine starke Verengung erfährt, sich also nicht weit von der Hauptstraße entfernt.

Erst südlich von Alt-Schottland erreicht die Grenze auf der Westseite der Straße die Danziger Höhe und zieht sich unter Ausschluß von Wonneberg, das noch im 10-km-Umkreis von Danzig liegt, um Emaus herum zwischen Pietzkendorf und Brentau hindurch die Ausläufer der an den Höhenrand angelehnten Siedlungen entlang bis einschließlich Zoppot hin. Zu beiden Seiten der Brentauer Chaussee, die für den Bedarf der vielen Ziegeleien besonders ausgebaut ist, können wir ein größeres Vordringen städtisch beeinflußter Siedlungen bemerken, das eben durch diese Industrien bedingt ist.

Es kann nicht geleugnet werden, daß die städtische Beeinflussung noch weiter geht, als auch diese Grenze angibt. Doch lag es mir daran, ein möglichst geschlossenes Gebiet abzugrenzen. Aus diesem Grunde habe ich auch die Einzelsiedlungen ausgeschlossen, die im Olivaer Forst liegen, da ich diesen selbst nicht in die Grenze einbeziehen möchte. So groß also auch das politische Stadtgebiet sein mag, so erreichen seine Grenzen doch noch nicht die des natürlichen Siedlungsgebietes, das sich dank der geographischen Lage der Gegend und der Kunst der wohnungbauenden Menschen über weite Räume erstreckt.

Tabelle I.

Danzigs Eingemeindungen bis 1914[1]).

Datum der Eingemeindung	Danzigs Fläche ha	Danzigs Bevölkerung nach der vorhergehenden Volkszählung	Name der eingemeindeten Ortschaften	Fläche ha	Bevölkerung nach der vorhergehenden Volkszählung
1814	389	—	Stolzenberg, Langfuhr, Neufahrwasser	879	—
1828	—	60 063	St. Albrecht	74	rd. 400
1864	—	82 765	St. Albrecht Pfarrdorf	—	—
1874	1498	88 975	Schellingsfelde	12,79	1166
10. 3. 1877	1513	97 931	Teil von Zigankenberg	253,09	rd 580
11. 4. 1877	1513	97 931	Strohdeich	199,28	„ 1060
1891	1967	120 338	Teil von Saspe und Brösen	27,63	—
1898	1995	125 605	Teil von Hochstrieß	2,50	—
1. 4. 1902	1997	140 563	Heiligenbrunn	26,94	631
			Hochstrieß	446,24	2565
			Zigankenberg	464,41	3242
9. 12. 1902	3188	160 090	Holm	221,69	300
1903			Teil von Oliva	31,39	57
1903			Teil von Saspe	16,90	—
1906			Teil von Schellmühl	64,84	88
1906			Teil von Brentau	7.74	—
1907			Troyl	103,78	348
1914	3667	170 337	Saspe	808,97	3149
			Brösen	156,32	2504
			Heubude	281,70	3114
			Weichselmünde	158,51	1562
			Gut Rieselfeld	1004,59	55
			Westlich Neufähr	51,30	679
			Krakau	139,50	539

[1]) Vom Statistischen Amte zusammengestellt; desgleichen die Tabellen II—IV.

Tabelle II.

Danzigs Gesamtfläche nach der Art der Benutzung.

1. April des Jahres	Gesamtfläche	Von der Gesamtfläche waren: Bebaut mit Häusern einschließlich Hofräumen und Hausgärten	Wege, Straßen, Eisenbahnen, Park- oder Gartenanlagen, Befestigungsanlagen, Exerzierplätze, Begräbnisplätze	Wasserfläche	Unbebaut bezw. land- und forstwirtschaftlich genutzt	Von der gesamten Fläche ausschließlich der Wasserfläche entfielen auf die bebaute Fläche	Wege, Straßen usw.	unbebaute Fläche	Auf 1 ha bebaute Fläche kamen Einwohner	Anzahl der Gebäude
	ha	ha	ha	ha	ha	%	%	%		
1891	1976,75	310,58	494,86	121,55	1049,76	16,74	26,67	56,59	390,04	9 284
1896	2002,60	377,16	502,67	127,99	994,79	20,12	26,81	53,07	337,79	10 365
1901	1996,90	464,89	532,70	126,52	872,79	24,86	28,48	46,66	307,15	11 503
1906	3188,08	571,93	662,71	170,88	1782,56	18,96[1]	21,96	59,08	284,11	12 927
1913	3669,55	697,39	756,67	211,14	2004,35	20,17	21,88	57,95	268,76	13 773
1914[2]	6428,27	791,95	994,17	315,28	4326,87	12,96[1]	16,26	70,78	246,28	15 800
1915	6428,48	798,54	1022,08	315,29	4292,58	12,42	20,80	66,78	272,45	15 997

[1] Abnahme infolge der Eingemeindung von 3 Landgemeinden im Jahre 1902 und von 7 Landgemeinden und 1 Gutsbezirk im Jahre 1914.

[2] Einschließlich der am 1. April 1914 eingemeindeten 7 Landgemeinden und 1 Gutsbezirk.

Tabelle III.

Danzigs Bevölkerung und Fläche.

Stadtteil	Bevölkerung am 1. 12. 1910	Bevölkerung am 1. 12. 1905	Zunahme + Abnahme —	In Prozent	Gesamtfläche am 31. 3. 1913 ha	Davon sind bebaut ha	unbebaut ha	Wege, Eisenbahnen, Festungsgelände ha	Wasser ha
Danzig-Stadt	105 877	103 258	+ 2 619	2,5	563,4	245,6	317,8		
Langfuhr (einschl. Heiligenbrunn und Hochstrieß)	30 773	24 437	+ 6 336	25,9	1 207,7	202,2	739,3	257,5	8,7
Neufahrwasser	9 636	9 720[1])	— 84	— 0,9	279,4	71,2	118,6	55,3	34,3
Schidlitz und Schellingsfelde	10 337	9 907	+ 430	4,3	121,6	37,2	68,7	15,1	0,6
Altschottland und Stadtgebiet	4 744	4 402	+ 342	7,8	91,0	18,3	43,9	26,8	2,0
St. Albrecht und St. Albrecht Pfarrdorf	1 454	1 534	— 80	— 5,2	107,6	14,9	77,2	11,0	4,5
Kneipab, Strohdeich, Althof, Holm und Troyl[2])	2 965	3 067	— 102	— 3,3	862,0	34,2		827,8	
Zigankenberg	4 551	3 765	+ 786	20,9	434,6	28,8	378,4	17,4	1,0
Weichselmünde	1 562	1 467	+ 95	6,5	158,5	7,6	38,9	90,5	21,5
Heubude	3 114	2 921	+ 193	6,6	282,1	34,7	219,3	11,4	16,7
Krakau	536	492	+ 44	8,9	139,9	5,8	112,1	2,9	19,2
Westl. Neufähr	679	709[3])	— 30	— 4,2	103,0	—	—	—	—
Saspe	3 149	1 808	+ 1 341	74,2	808,9	18,0	695,6	89,9	5,4
Brösen	2 504	2 242	+ 262	11,7	156,3	16,3	130,1	6,5	0,7
Schellmühl	533	543	— 10	— 1,9	98,3	17,7	68,8	4,6	7,1
Zusammen:	183 414	170 272	+ 13 142	7,7	5 414,3	752,5	3 316,6	957,5	282,0

[1]) Einschl. Fort Brösen mit 496 Personen. Fort Brösen ist 1905 zu Neufahrwasser gezählt.

[2]) Troyl ist erst nach der Zählung vom 1. 12. 1905 am 1. 4. 1907 nach Danzig eingemeindet worden.

[3]) Geschätzt.

Tabelle IV.

Bevölkerung und Fläche der Nachbarorte Danzigs.

Name des Nachbarortes	Einwohnerzahl nach der Volkszählung im Jahre								Gesamtfläche am 31. März 1914	Davon waren			
	1871	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	ar	bebaut mit Häusern einschl. Hofräumen und Hausgärten ar	Wege, Straßen, Eisenbahnen, Festungswerke ar	Wasserfläche ar	unbebaut und land- und forstwirtschaftlich genutzt ar
Weichselmünde[1]	1 495	1 672	1 701	1 716	1 568	1 564	1 467	1 562	15 827,76	758,74	8 248,35	2 134,45	4 686,12
Heubude[1]	1 275	1 464	1 593	1 727	1 930	2 677	2 921	3 114	28 209,97	3 627,27	1 139,21	1 670,40	21 772,64
Krakau[1]	479	498	457	476	471	500	492	536	13 991,78	562,21	286,30	1 915,20	11 228 07
Neufähr[2]	826	938	1 129	1 248	1 218	1 172	1 267	1 214[4]	15 431,34[5]	1 566,68	550,09	6 109,94	7 204,63
Bürgerwiesen	1 064	1 296	1 271	1 361	1 445	1 721	1 875	2 116	36 781,60	1 370,33	1 968,54	422,29	33 020,44
Kl. Walddorf	270	332	313	313	370	376	327	329	17 481,79	351,58	780,61	886,50	15 463,10
Gr. Walddorf	203	210	224	218	187	193	507	562	80 119,25	1 002,83	2 142,57	956,21	76 017,64
Ohra	4 345	5 513	5 712	6 567	6 874	9 958	10 687	11 029	107 610,17	6 142,84	6 093,15	1 803,30	93 570,88
Altdorf	38	43	45	42	43	40	45	52	15 095,09	163,90	554,32	—	14 376,87
Emaus	816	1 232	1 392	1 481	1 554	2 117	2 162	2 217	16 837,28	1 126,08	613,17	203,80	14 894,13
Pietzkendorf	322	352	302	321	348	368	373	338	19 162,43	347,94	407,83	17,40	18 398,26
Wonneberg	833	898	945	910	830	855	804	742	60 546,06	968,87	1 673,77	122,57	57 780,85
Brentau	678	746	764	762	766	978	1 148	1 179	37 154,57	884 25	986,47	131,30	35 152,55
Oliva[3]	3 454	4 410	4 253	4 334	4 836	6 471	7 612	9 346	150 878,67	10 280,57	11 453,20	439,61	128 705,29
Saspe[1]	383	523	539	685	772	1 575	1 808	3 149	80 943,55	1 828,83	9 896,98	543,97	68 673,77
Brösen[1]	249	385	518	597	991	2 041	2 242	2 504	15 632,10	1 635,12	694,14	72,22	13 230,62
Schellmühl	291	490	409	—	421	664	543	533	9 827,74	1 743,24	461,47	710,33	6 912,70
Zoppot	1 487	—	4 081	4 772	6 328	9 056	11 800	15 015	89 899,80	14 537,78	5 574,55	133,33	69 654,14

1) Am 1. April 1914 nach Danzig eingemeindet.
2) Davon ist Westlich Neufähr am 1. April 1914 nach Danzig eingemeindet.
3) Die 1907 eingemeindeten Teile Konradshammer und Glettkau sind bereits von 1871 ab berücksichtigt; bei der der Eingemeindung vorhergehenden Volkszählung hatten sie 789 Einwohner.
4) Darunter 679 Westlich Neufähr. 5) Davon rund 103 ar Westlich Neufähr.

Tabelle V.

Grundstücke und Haushaltungen 1912.[1])

Stadtteil	Zahl der Grundstücke mit ...... Haushaltungen							Ueberhaupt bewohnte Grundstücke	Zahl der Haushaltungen	Auf 1 Grundstück kommen durchschnittlich Haushaltungen
	1	2–4	5–10	11–15	16–20	21–30	über 30			
Altstadt	119	352	586	163	54	34	5	1 313	9 314	7,1
Rechtstadt . . .	225	765	399	26	7	3	—	1 425	5 643	4,0
Vorstadt	36	134	125	23	6	5	—	329	1 813	5,5
Außenwerke . .	35	98	175	39	15	10	—	372	2 594	7,0
Niederstadt . . .	82	212	312	102	51	23	14	796	6 318	7,9
Weichselgegend .	32	60	41	6	6	3	—	148	785	5,3
Langfuhr	251	510	387	129	44	25	5	1 351	8 343	6,2
Neufahrwasser . .	107	100	126	42	8	5	2	390	2 123	5,4
Schidlitz	65	117	155	51	17	7	1	413	2 673	6,5
Zigankenberg .	33	46	49	13	5	—	—	146	759	5,2
Stadtgebiet . . .	42	47	61	23	4	7	—	184	1 134	6,2
St. Albrecht . . .	56	60	16	3	—	—	—	135	351	2,6
Danzig überhaupt	1 083	2 501	2 432	620	217	122	27	7 002	41 850	6,0

[1]) Dem Jahresberichte des Statistischen Amtes 1912 entnommen.

Tabelle VI a.

Gliederung der bewohnten Fläche der Innenstadt Danzigs 1914.[1])

Die erste Zahl bedeutet die Anzahl der bewohnten Häuser, die zweite die der Geschäftshäuser (mitgerechnet sind auch die Kontore), die dritte die der Speicher- und Lagerräume. Die letzte Zahl ist die Behausungsziffer, d. h. die durchschnittliche Anzahl der Bewohner auf ein Haus.

I. Rechtstadt.

1. Die Straßen des Kernes.

a) Hauptstraßen.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Hundegasse	107	79	—	11,3
Langgasse	72	76	1	6,8
Langenmarkt	42	43	—	10,0
Jopengasse	58	39	—	10,2
Brotbänkengasse	44	29	1	13,2
Heilige Geistgasse . . .	131	66	—	11,9
Breitgasse	113	53	—	14,4
	567	385	2	

b) Querstraßen.

Gr. Gerbergasse	11	8	1	7,2
Gr. Wollwebergasse . . .	23	21	—	6,3
Kl. Wollwebergasse . . .	1	—	2	7,0
Gr. Scharmachergasse . .	6	3	—	4,3
Kohlengasse	7	5	—	6,7
Postgasse	3	2	—	15,3
Portechaisengasse . . .	8	5	—	7,6
Ziegengasse	5	5	—	16,0
Beutlergasse	9	1	—	12,4
Goldschmiedegasse . . .	28	4	1	14,7
Gr. Krämergasse	6	5	—	7,5
Am Pfarrhof	5	—	—	5,2
Kl. Krämergasse	5	—	—	11,4

[1]) Vgl. Quellenangabe auf S. 9 sowie S. 68 und Kapitel XVI.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
1. Damm	22	11	—	13,0
Pfaffengasse	5	—	—	11,6
Kuhgasse	2	—	1	7,5
Kürschnergasse	2	2	—	3,5
Altes Roß	8	—	—	11,1
Brocklosengasse	2	—	—	18,0
Zwirngasse	3	1	—	9,3
Gr. Hosennähergasse	8	—	—	11,1
Kl. Hosennähergasse	11	—	—	12,9
Seifengasse	8	—	—	11,6
Bootsmannsgasse	10	2	—	11,6
Matzkausche Gasse	12	7	—	5,2
Berholdsche Gasse	1	—	—	2,0
Röpergasse	23	3	—	15,6
Lange Brücke	(49)	48	—	—
	234	133	5	

2. Die Straßen nördlich des Kernes.

Junkergasse	12	7	—	10,9
Frauengasse	49	10	1	14,5
2. Damm	18	10	—	11,4
3. Damm	17	5	—	16,1
4. Damm	13	7	—	23,6
Häkergasse	57	13	5	23,1
Drehergasse	24	—	—	22,7
Dienergasse	34	1	3	7,8
Alter Büttelhof	2	—	—	24,5
St Johanniskirchhof	1	—	—	15,0
Johannisgasse	60	4	—	20,1
Laternengasse	7	—	1	7,7
Lawendelgasse	6	3	1	14,6
Tobiasgasse	31	5	—	15,7
Heilige Geist-Hospital	13	—	—	13,5
Mauergang	4	—	—	18,2
Silberhütte	1	—	—	16,0
Am brausenden Wasser	7	3	1	19,8
Fischmarkt	37	16	—	14,4
Haustor	8	4	1	21,9
Neunaugengasse	3	—	—	10,0

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Tagnetergasse	14	—	1	18,7
Scheibenrittergasse . . .	12	2	—	20,0
1. Priestergasse	5	1	—	13,0
2. Priestergasse	2	1	2	5,0
Petersiliengasse	17	2	—	12,0
Lazarettgang	3	1	3	9,0
Rosengasse	4	1	1	11,7
Büttelgasse	8	1	—	35,6
	469	97	20	

3. Die Straßen südlich und westlich des Kernes.

Ankerschmiedegasse . .	23	12	1	12,0
Ketterhagergasse . . .	15	8	1	12,1
Melzergasse	16	8	—	12,4
Hintergasse	20	5	1	12,3
Reitbahn	15	7	3	13,3
Kohlenmarkt	26	22	—	9,4
Dominikswall	13	9	—	33,5
	128	71	6	

II. Altstadt.

1. Die Straßen westlich der Pfefferstadt bis zum Hansaplatz.

Holzmarkt	23	20	—	12,4
Töpfergasse	28	4	—	16,5
Weißmönchenkirchengasse	7	—	—	9,6
Weißmönchenhintergasse .	32	3	3	2,4
Schmiedegasse	27	7	1	14,4
Pfefferstadt	74	19	—	19,8
St. Elisabeth-Kirchengasse	10	—	—	6,6
Am Generalkommando .	2	—	—	7,0
Stadtgraben	18	13	—	29,3
Karmelitergasse	3	—	—	35,7
Hansaplatz	14	6	—	32,5
Am Jakobstor	15	5	—	20,0
Kassubischer Markt . . .	20	10	—	29,8
St. Elisabethwall	5	6	—	17,8
	278	93	4	

2. Die Straßen nördlich vom Hansaplatz.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Hansagasse	2	—	—	22,5
Am Olivaer Tor	12	3	—	16,1
Jungstädtische Gasse . .	10	—	—	29,5
Stiftswinkel	28	—	—	49,1
Am Holzraum	30	3	—	39,2
Schichau-Gasse	37	4	—	39,3
Rennerstiftsgasse	11	5	—	37,0
Eimermacherhof	4	—	—	60,7
	134	15	—	

3. Die übrigen Straßen nördlich der Radaune.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
St. Barthol.-Kirchengasse .	26	—	—	38,7
Am Jakobswall	5	—	—	59,0
Schüsseldamm	60	11	—	26,0
Wallgasse	19	4	1	71,8
Fuchswall	7	1	—	35,8
Schild	18	2	—	88,8
Werftgasse	7	—	1	24,5
Schuitensteg	6	4	2	18,6
Brabank	21	4	—	20,6
Große Gasse	23	—	—	30,5
Kleine Gasse	17	—	—	33,4
St Bartholomäi-Kirchhof .	3	—	—	6,3
Sammtgasse	10	—	—	16,5
Gr. Bäckergasse	15	—	—	35,6
Kleine Bäckergasse . . .	8	—	—	22,2
Kehrwiedergasse	4	—	1	18,7
Hohe Seigen	32	2	—	33,1
Jakobs Neugasse	15	1	—	17,0
Faulgraben	21	—	—	15,6
Paradiesgasse	36	8	—	22,2
Böttchergasse	21	3	2	26,5
Baumgartsche Gasse . .	43	2	—	30,4
Pferdetränke	13	—	—	25,2
	430	42	7	

4. Die Straßen im Radauneknie.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser	Speicher.	Behausungsziffer.
Schloßgasse	8	—	—	13,6
St. Katharinenkirchensteig .	16	—	1	21,7
Karpfenseigen	24	—	—	20,9
Niedere Seigen	13	1	—	34,7
Große Öhlmühlengasse .	17	—	1	21,8
Hakelwerk	17	2	—	30,1
Hinter Adlers Brauhaus .	24	1	1	15,7
Jungferngasse	30	—	—	35,1
Näthlergasse	6	—	—	22,0
Kl. Nonnengasse	4	—	—	38,3
St. Katharinen-Kirchhof .	5	1	—	3,0
Malergasse	5	—	—	16,4
Kökschegasse	7	—	—	29,1
Am Spendhaus	6	1	—	24,5
Burggrafenstraße	10	—	—	30,2
Burgstraße	17	5	2	19,0
Rähm	16	2	—	22,3
Rammbau	50	—	—	23,0
An der Schneidemühle .	10	4	2	18,9
Tischlergasse	53	3	—	23,3
Plappergasse . , . . .	6	—	—	30,2
Ochsengasse	6	—	—	13,7
Spendhausneugasse . . .	11	—	—	38,5
Schulzengasse	2	—	—	23,0
Brandstelle	11	—	1	12,3
Am Sande	3	2	1	13,7
Kalkgasse	7	—	—	17,7
Altstädtischer Graben . .	94	30	—	16,0
Professorgasse	3	—	—	19,0
Halbengasse	4	1	—	15,0
Gr. Mühlengasse	16	1	—	22,3
Kl. Mühlengasse	9	—	—	15,3
An der Großen Mühle .	12	3	—	11,7
Nonnenhof	13	—	1	31,0
Gr. Nonnengasse	19	1	2	7,4
Am Stein	12	—	—	24,4
Rittergasse	26	5	—	23,6
Kl. Knüppelgasse	3	—	—	23,0

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Knüppelgasse	2	—	—	17,0
Kl. Rammbau	16	—	1	21,8
Zapfengasse	8	2	1	14,6
Krausebohnengasse	2	—	—	12,0
	623	65	14	

III. Vorstadt.

Karrenwall	10	7	—	21,3
Holzgasse	26	—	—	22,9
Fleischergasse	78	9	—	23,3
Vorstädtischer Graben	72	31	1	21,6
Lastadie	43	6	—	15,7
Poggenpfuhl	84	15	—	17,3
Katergasse	24	—	1	16,1
Petrikirchhof	6	—	—	13,1
Trinitatiskirchengasse	9	—	—	9,5
Am Trumpfturm	7	—	—	18,0
Wallplatz	14	—	—	18,9
	373	68	2	

IV. Niederstadt.

1. Speicherinsel.

	Bewohnte Häuser	Geschäftshäuser	Speicher.	Behausungsziffer
Hopfengasse	10	18	73	18,3
Milchkannengasse	27	24	2	15,9
Schleifengasse	2	—	4	7,5
Judengasse	6	2	9	11,7
Münchengasse	7	3	13	14,9
Adebargasse	9	2	2	33,6
Brandgasse	17	3	5	33,2
Mausegasse	17	4	1	39,8
Stützengasse	5	1	3	27,6
Kiebitzgasse	1	2	3	2,0
An der Neuen Mottlau	7	4	4	9,7
Turmgasse	—	2	2	—
Bleihof und Kämpe	6	4	3	45,0
	114	69	124	

2. Die Straßen südlich der Schleusengasse.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Abeggasse	29	2	—	17,9
An der Roten Brücke	4	3	—	6,9
Steinschleuse	12	—	—	17,3
Stiftsgasse	5	—	—	38,2
Grüner Weg	18	—	1	27,9
Grabengasse	9	1	—	43,0
Wiesengasse	9	1	—	26,1
Gartengasse	5	1	-	34,0
Weickhmannsgasse	4	—	—	80,2
Lenzgasse	5	—	—	10,6
Hühnerberg	18	—	—	26,6
Bastion Aussprung	8	—	—	10,9
Thornscher Weg	20	4	—	35,8
Allmodengasse	12	—	—	36,0
Kleine Schwalbengasse	9	—	—	32,0
	167	12	1	

3. Die Straßen zwischen Schleusengasse und Langgarten.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Mattenbuden	33	9	—	31,6
Steindamm	21	5	—	37,6
Gr. Schwalbengasse	38	7	—	33,8
Erichsgang	5	—	—	22,6
Strandgasse	7	1	—	32,1
Schilfgasse	10	2	—	30,7
Reitergasse	13	—	—	44,6
Kasernengasse	6	—	—	36,6
Husarengasse	9	2	3	19,4
Weidengasse	56	13	—	34,5
Sperlingsgasse	12	—	—	40,2
Schleusengasse	8	1	1	97,8
Hirschgasse	21	—	—	49,3
Kolkowgasse	18	—	1	43,5
Straußgasse	18	3	—	32,3
Langgarter Hintergasse	8	—	—	48,6
Bastion Ochs	7	3	—	41,3
Langgarten	97	32	—	35,6
	387	78	5	

4. Die Straßen nördlich Langgarten.

	Bewohnte Häuser.	Geschäftshäuser.	Speicher.	Behausungsziffer.
Langgarter Wall . . .	14	1	—	28,2
Kielgraben	4	2	2	11,8
Plankengasse	16	1	—	36,3
Englischer Damm . . .	25	8	—	64,2
Trojangasse	19	1	—	31,6
St. Barbara-Hospitalhof .	5	—	—	18,8
St. Barbara-Kirchhof . .	4	1	—	9,8
St. Barbaragasse	12	1	1	49,6
Schäferei	13	7	1	11,4
	112	22	4	

V. Außenwerke.

Promenade	24	2	—	15,3
Schießstange	18	1	—	23,3
Neugarten	19	8	—	28,2
Schützengang	6	—	—	20,0
Logengang	2	—	—	10,5
Sandgrube	46	10	—	28,8
Kaninchenberg.	16	1	—	42,5
Hausmantel	9	—	—	65,5
Schwarzes Meer	30	2	—	20,0
An der Mennoniten-Kirche	2	—	—	39,0
Am Berge	11	—	—	26,0
Grenadiergasse	35	2	—	28,3
Salvatorgasse	8	—	—	36,8
Bischofsgasse	37	1	—	22,0
Petershagen an der Radaune	33	—	—	28,2
Petershagen h. der Kirche	33	—	—	28,6
St. Gertrudenhospital . .	1	—	—	62,0
Reinkes Gasse	11	—	—	20,6
Pauls Gasse	6	—	—	12,3
Küstergasse	6	—	—	33,2
Predigergasse	6	—	—	42,5
Heumarkt	9	5	—	9,6
Krebsmarkt	3	3	—	6,3
Wellengang	11	1	—	23,7
	382	36	—	

Tabelle VI b.

Überblick.

I. Die Innenstadt.

	Zahl der bewohnten Häuser	Auf 100 bewohnte Gebäude kommen Geschäftshäuser	Auf 100 bewohnte Gebäude kommen Speicher	Behausungsziffer
Hauptstraßen des Kernes	567	67,9	0,4	11,1
Querstraßen des Kernes	234	56,8	2,1	9,8
Straßen nördlich des Kernes	469	20,7	4,5	16,1
Straßen südlich und westlich des Kernes	128	55,5	4,7	15,0
Straßen westlich der Pfefferstadt bis Hansaplatz	278	33,5	1,4	18,1
Straßen nördlich vom Hansaplatz	134	11,2	—	36,7
Übrige Straßen nördlich der Radaune	430	9,7	1,6	31,2
Straßen im Radauneknie	623	10,4	2,2	21,1
Vorstadt	373	18,2	0,5	17,9
Speicherinsel	114	60,5	108,7	21,6
Straßen südlich Schleusengasse	167	7,2	0,6	29,6
Straßen zwischen Schleusengasse und Langgarten	387	20,2	1,3	39,6
Straßen nördlich Langgarten	112	10,6	3,0	29,1
Außenwerke	382	9,4	—	32,3
	4398	28,6	9,4	23,5

Durchschnitt.

II. Die Vorstädte.

(Zusammenfassung.)

	Zahl der bewohnten Häuser	Auf 100 bewohnte Gebäude kommen Geschäftshäuser	Speicher	Behausungsziffer
Altschottland und Stadtgebiet	178	7,3	—	27,1
Langfuhr, Schellmühl, Hochstrieß	1507	10,9	0,1	23,1
Schidlitz	425	7,9	0,5	27,0
St. Albrecht	102	4,2	—	13,9
Zigankenberg	173	8,9	—	21,7
Heubude	289	6,6	—	10,9
Neufahrwasser und Westerplatte	438	10,1	5,3	20,7
Saspe	144	5,0	—	21,8
Weichselmünde Althof, Strohdeich, Rückfort .	252	5,9	0,3	17,9
Brösen	126	7,6	—	19,9
	3634	7,6	0,6	20,4
		Durchschnitt		

In der jetzigen Kriegszeit waren bei der Drucklegung vorliegender, mit Karten und Bildern versehenen Arbeit große Schwierigkeiten zu überwinden.

Ich möchte daher auch an dieser Stelle dem Magistrat der Stadt Danzig meinen ergebensten Dank sagen, der vorliegende Arbeit bereitwilligst in seine „Schriften der Stadt Danzig" aufgenommen hat.

Desgleichen danke ich dem Städtischen Vermessungsamt Danzig, sowie dem Verlage von A. W. Kafemann, Danzig und dem Verlage von Bogdan Gisevius, Berlin.

Lebenslauf.

Ich, Erich Walter Geisler, bin geboren am 15. Mai 1891 zu Dessau, bestand dortselbst Ostern 1911 die Reifeprüfung an der Herzoglichen Friedrichs-Oberrealschule, erlangte Sommer 1914 das Reifezeugnis eines Realgymnasiums und bald darauf das Zeugnis über die griechischen Kurse an der Universität Halle.

Meine Studien führten mich an die Universitäten Tübingen München, Leipzig, Zürich und Halle, wo ich Frühjahr 1916 das Staatsexamen bestand. In Königsberg i. Pr. legte ich das Seminarjahr ab und bin jetzt in Halle zur Ableistung des Probejahres.

Das Rigorosum bestand ich am 28. Juli 1917.

Die Anregung zu vorliegender Arbeit verdanke ich meinem verehrten Lehrer Herrn Professor Dr. O. Schlüter, dessen förderndes Interesse mich bei meinen Studien begleitete und dem ich zu besonderem Dank verpflichtet bin.

Desgleichen danke ich den anderen Herren Professoren, deren Unterricht ich genossen habe.



Nr. 1. Rathaus und Börse.



Nr. 2. Frauengasse.

Tafel 1.



Nr. 3. Langermarkt. Phot. von R. Th. Kuhn, Danzig.



Nr. 4. Holzmarkt.



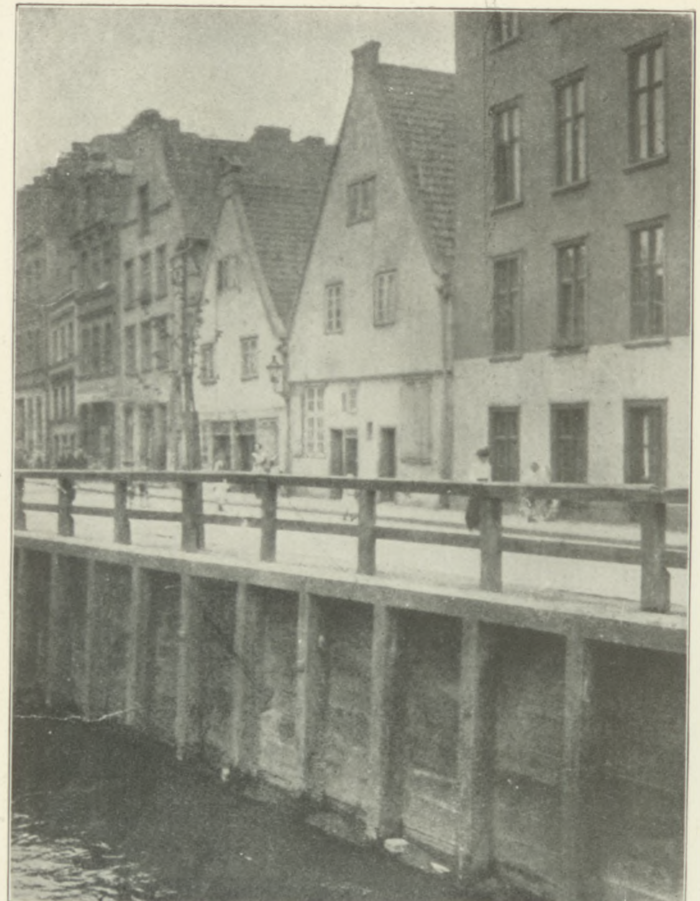
Nr. 5. Lange Brücke. Eigene Aufnahme.



Nr. 6. Altstädtischer Graben. Eigene Aufnahme.



Nr. 7 Kl. Nonnengasse. Eigene Aufnahme.



Nr. 8. Pferdetränke. Eigene Aufnahme.

Tafel 4.



Nr. 9 St. Katharinen-Kirchensteig. Eigene Aufnahme.



Nr. 10. Vorstädtischer Graben. Eigene Aufnahme.



Nr. 11. Poggenpfuhl. Eigene Aufnahme.



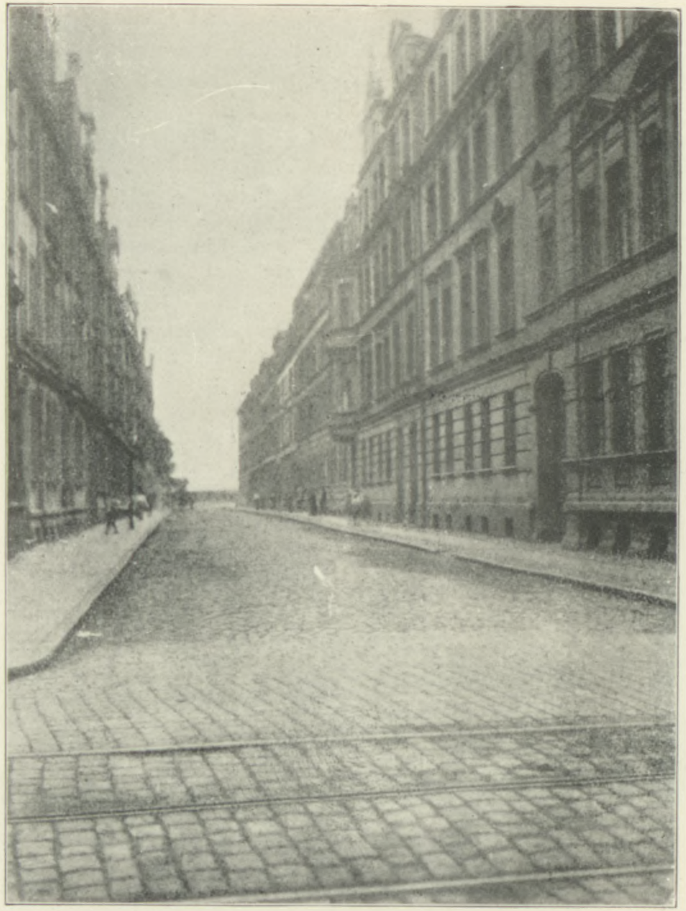
Nr. 13. Ketterhagergasse. Eigene Aufnahme.



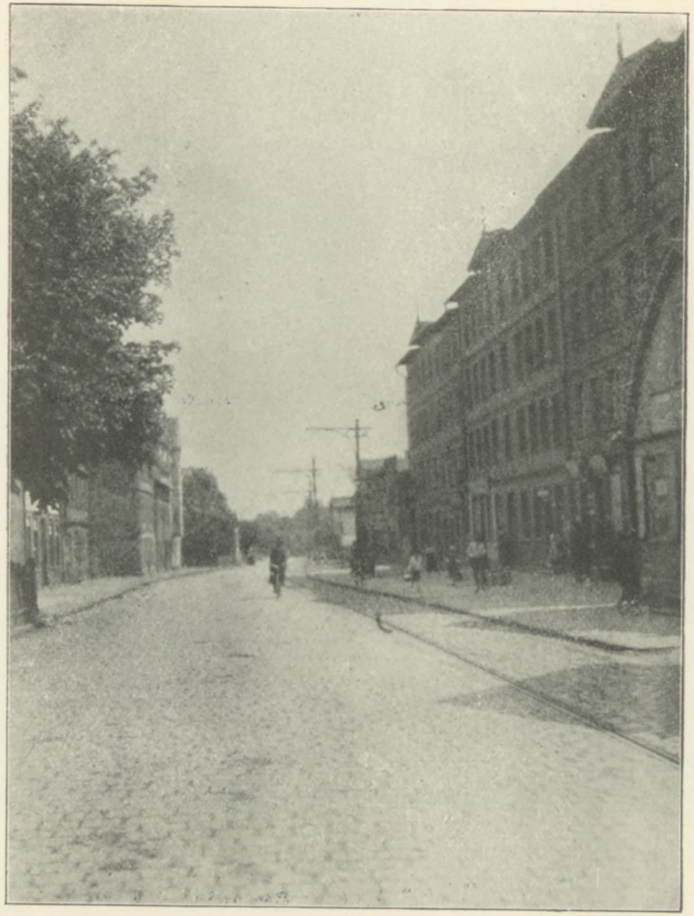
Nr. 14. Judengasse. Eigene Aufnahme.



Nr. 16. Hühnerberg. Eigene Aufnahme.

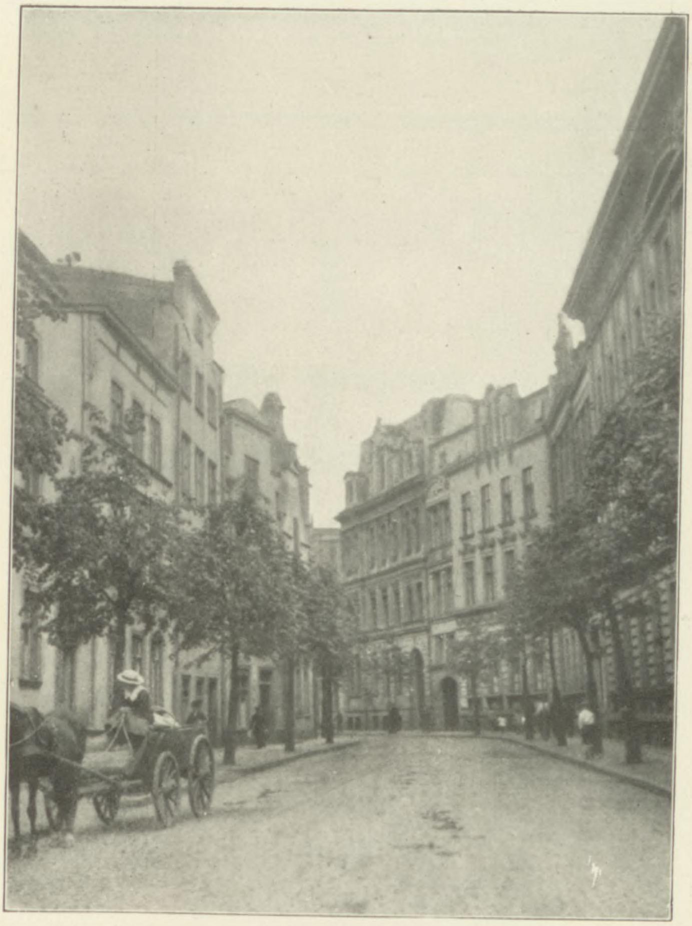


Nr. 15. Straußgasse. Eigene Aufnahme.



Nr. 17. Schidlitz. Eigene Aufnahme.

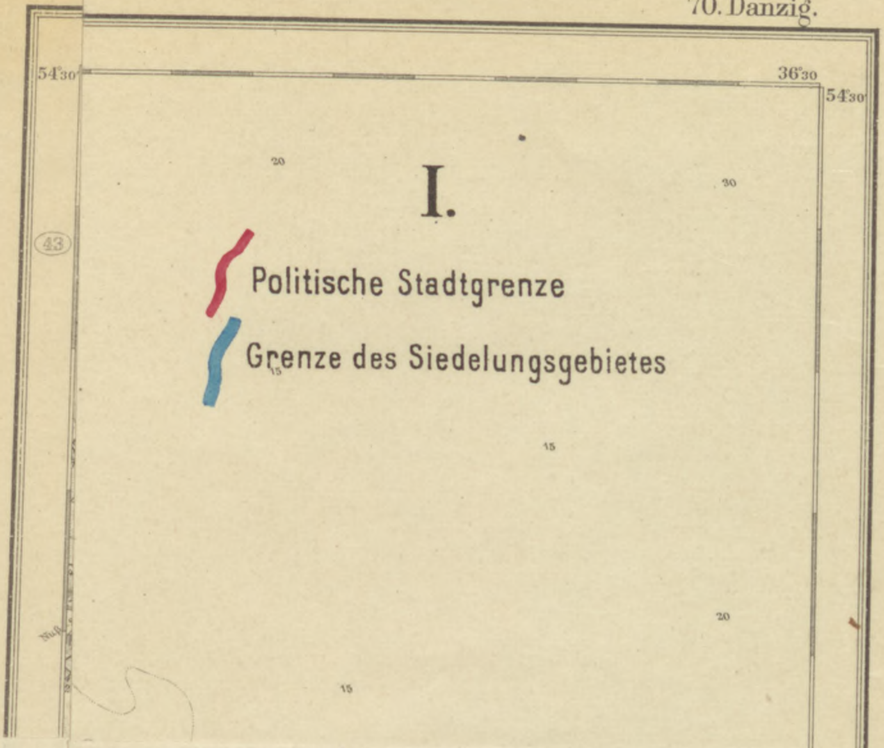
Tafel 8.



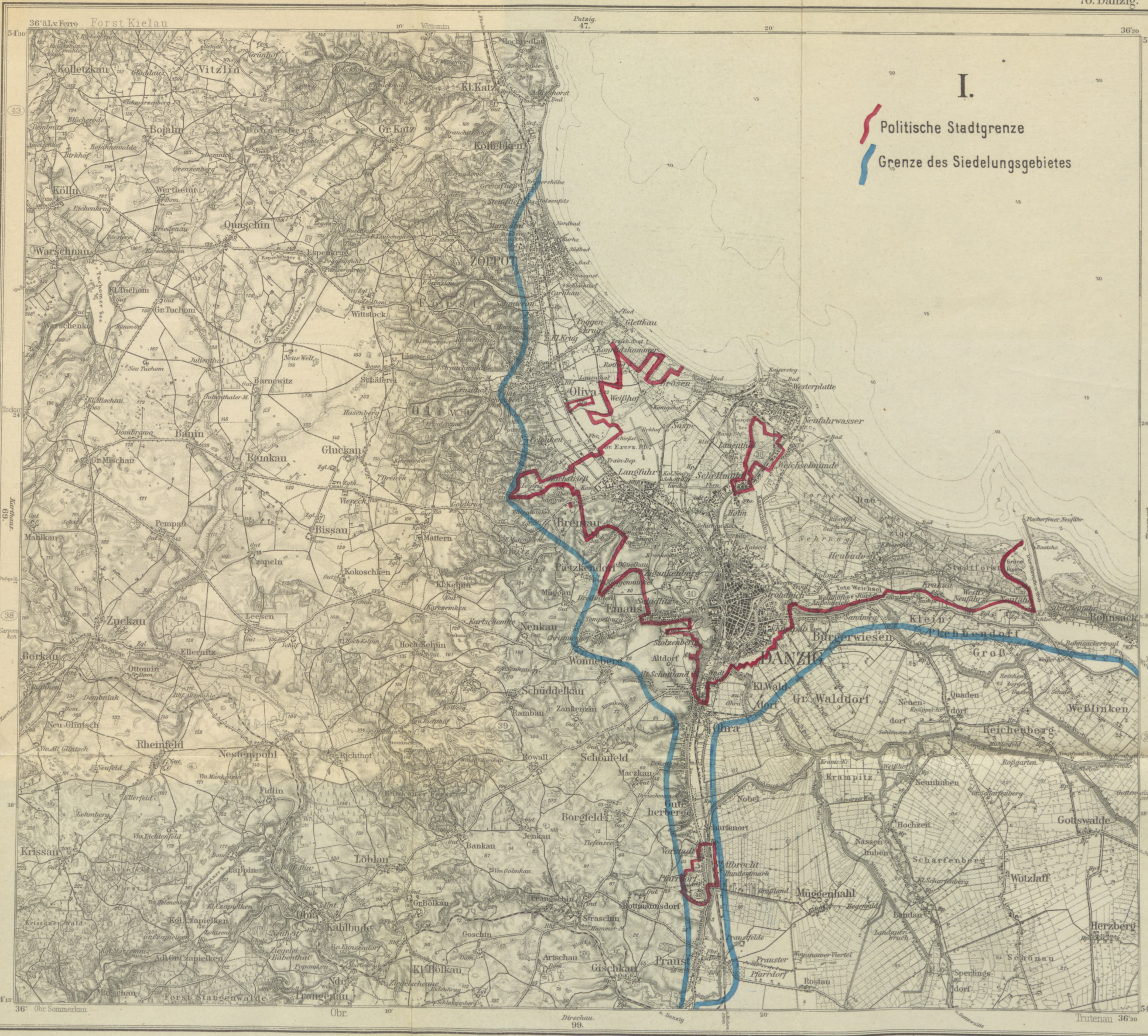
Nr. 12. Lastadie. Eigene Aufnahme.



Nr. 18. Abegg-Gasse. Eigene Aufnahme.


54°30'
36°30'
54°30'
I.
Politische Stadtgrenze
Grenze des Siedelungsgebietes

Karte des Deutschen Reiches. Umdruckausgabe! 70. Danzig.



Königreich Preußen:

(38) Kreis Karthaus, (39) Landkr. Danziger Höhe, (39a) " Danziger Niederung, — Reg.-Bez. Danzig.

(40) Stadtkr. Danzig, (43) Kreis Neustadt, — Reg.-Bez. Danzig.

Aufgenommen von der Topogr. Abteilung der Kgl. Preuß. Landesaufnahme 1898, 1908/09.

Auflagedruck 1912.

Herausgegeben von der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuß. Landesaufnahme 1912.

Maßstab 1/100000 der natürl. Länge.

1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000 Meter = 10 Kilometer

1000 500 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000 Schritte.

0 1/4 1/2 3/4 1 geographische Meile = 7420,44 Meter.

Vervielfältigungs-Recht vorbehalten.

Die Zahlen auf dem Festlande geben die Höhen über Normal-Null in Metern an.

Die Tiefenzahlen beziehen sich auf das Mittelwasser der Ostsee, (siehe Blatt 20 Westerland), die Tiefenlinien umgrenzen Stufen von 2, 4, 6 u. 10 m.

Im Gradnetz der Landesaufnahme liegt Greenwich 17°39'57,8 ö. v. Ferro.

← kod